

神戸電鉄栗生線地域公共交通計画

令和4年12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	85
6.	地域の交通の課題の整理.....	88
6-1	神戸電鉄粟生線沿線地域の交通の課題のまとめ	88
7.	計画の目標・理念及び基本方針.....	92
7-1	目標・理念	92
7-2	基本方針	95
8.	主な施策及び事業.....	99
8-1	取り組むべき事業	99

9.	達成状況の評価及び推進体制.....	115
9-1	数値目標の設定	115
9-2	進行管理及び推進体制	117

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。

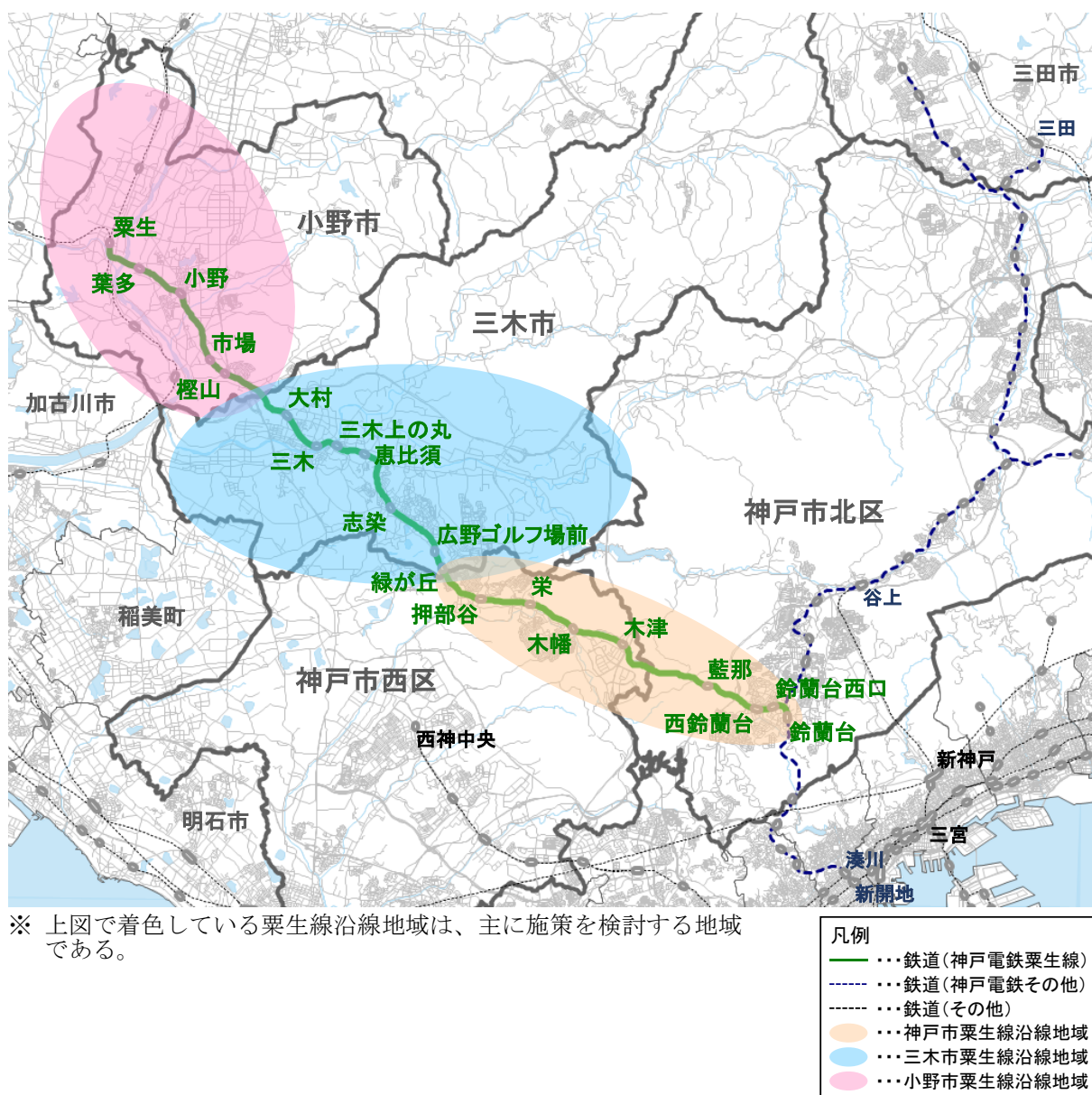


図 1-1 計画対象区域図

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、計画策定時から 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。

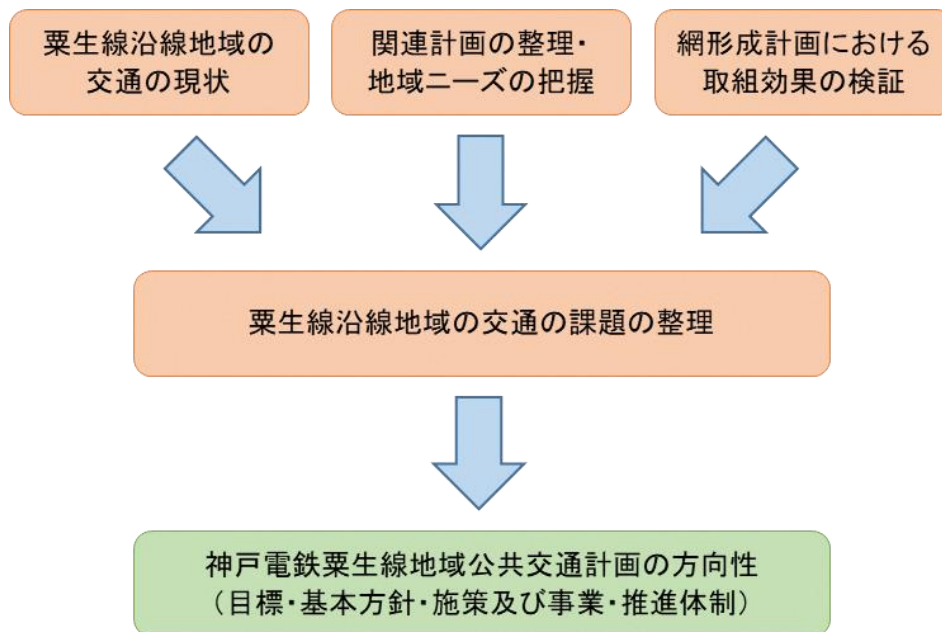


図 1-2 計画の構成

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～栗生駅間 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が営業開始したことを皮切りに、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、栗生駅では 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。

沿線地域内においては、高速道路として山陽自動車道及び阪神高速7号北神戸線が、国道として国道 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。

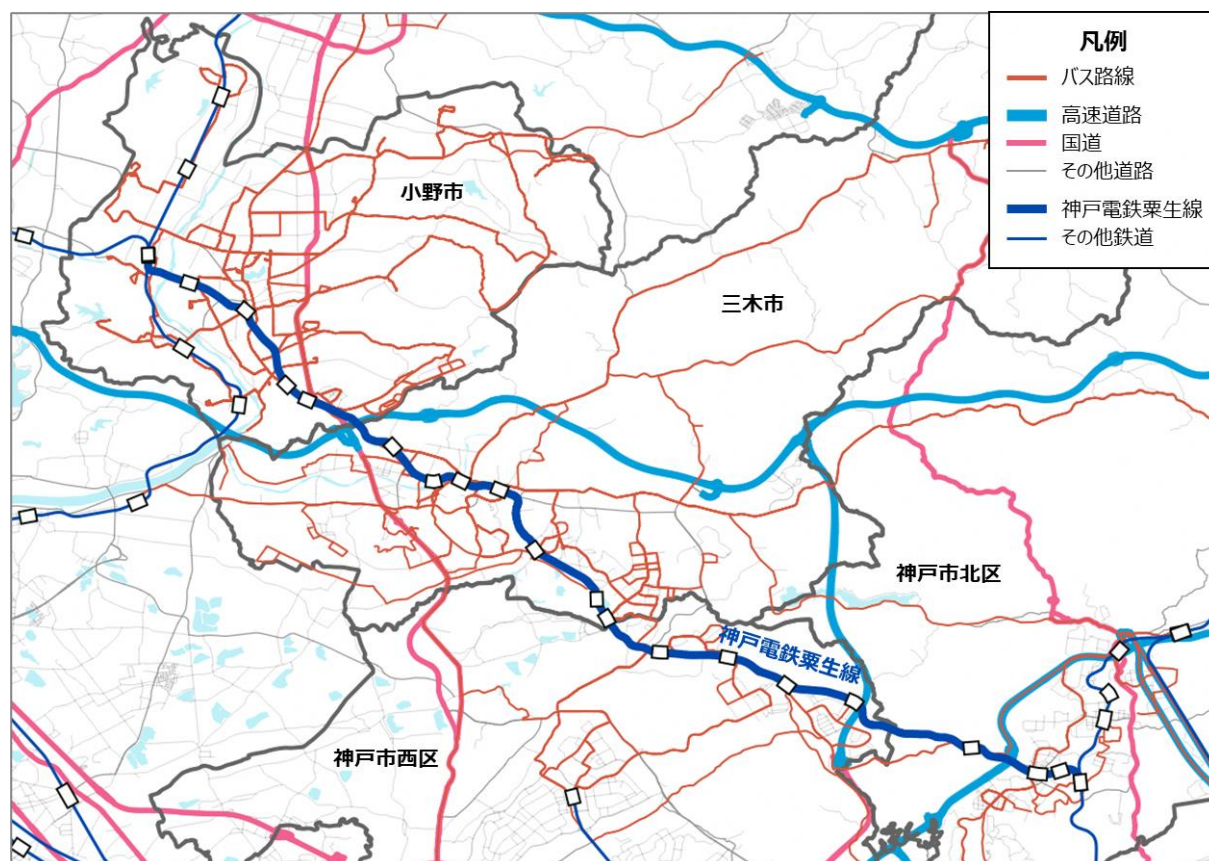


図 2-1 粟生線沿線地域の概況図

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。

項 目	減 少 幅
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歳以上の老年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。

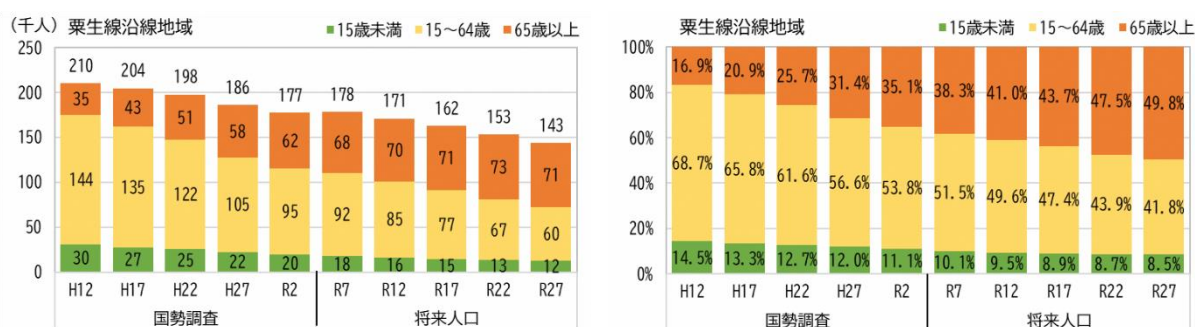


図 2-2 粟生線沿線地域の人口の経年変化

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。

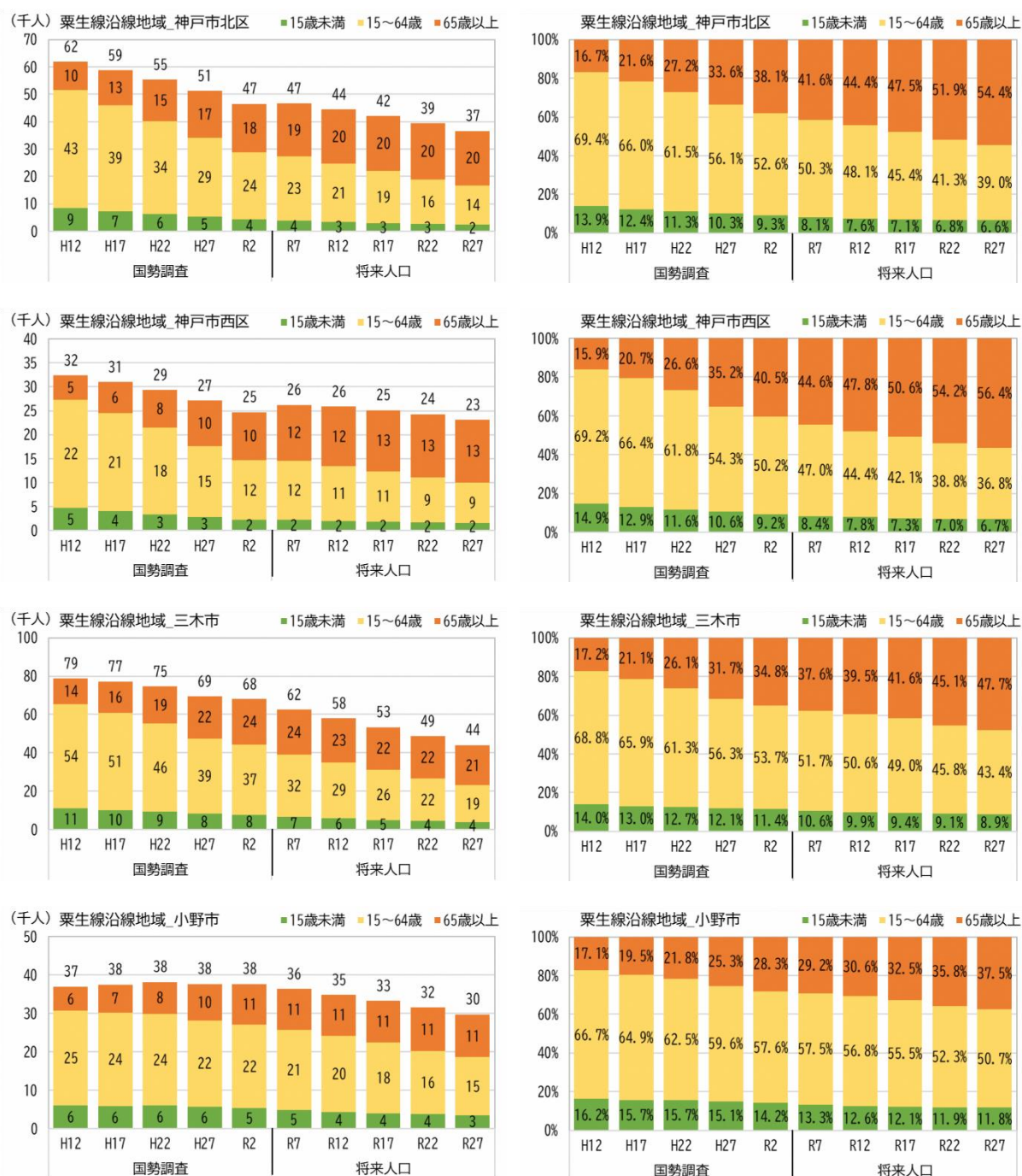


図 2-3 栗生線沿線地域の市区別人口の経年変化

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）

※栗生線沿線地域は、国勢調査の小地域単位（町丁字）で集計している。人口算出に当たる栗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栗生線沿線地域人口に乗じて算出）である。

(2) 栗生線沿線地域の就業人口に関連する動態変化

- ・栗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 年で約 4.0 万人であり、平成 12 年以降減少しており、栗生線利用の減少に大きく影響していると考えられる。

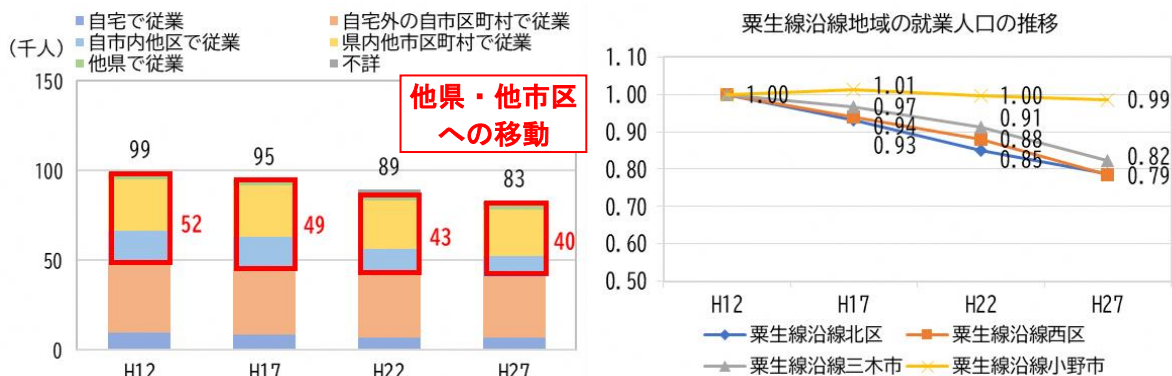


図 2-4 栗生線沿線地域の就業人口の推移 (㊦従業地別・㊦市区別)

出典：国勢調査

(3) 栗生線沿線地域の就学人口に関連する動態変化

- ・栗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 年で約 0.5 万人であり、平成 12 年以降大幅に減少しており、栗生線利用の減少に大きく影響していると考えられる。

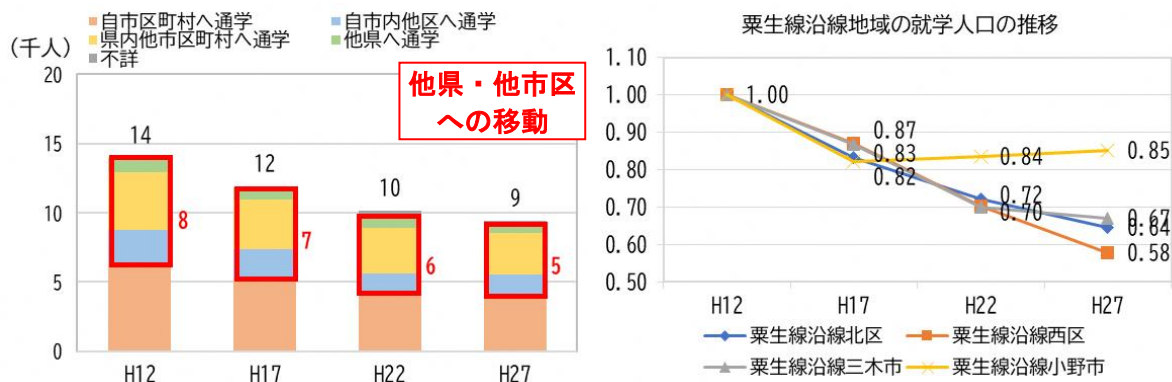


図 2-5 栗生線沿線地域の就学人口の推移 (㊦通学地別・㊦市区別)

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である。
- ・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である。

※年少人口、生産年齢人口、老年人口の人口密度及び人口増減率は、参考資料編を参照。

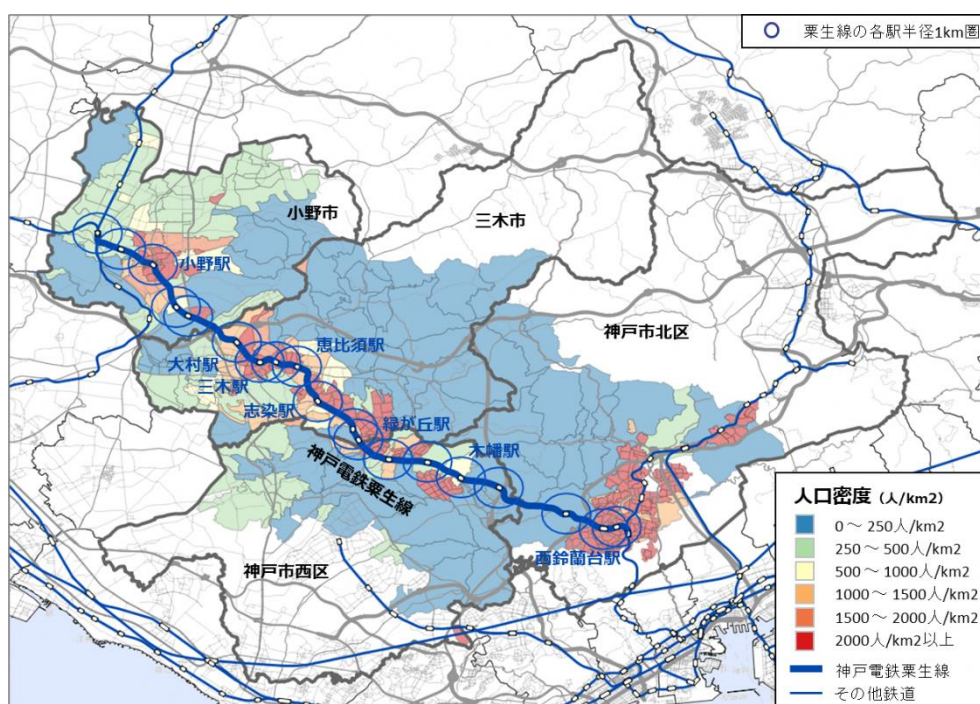


図 2-6 粟生線沿線地域周辺の人口密度

出典：国勢調査（令和 2 年）

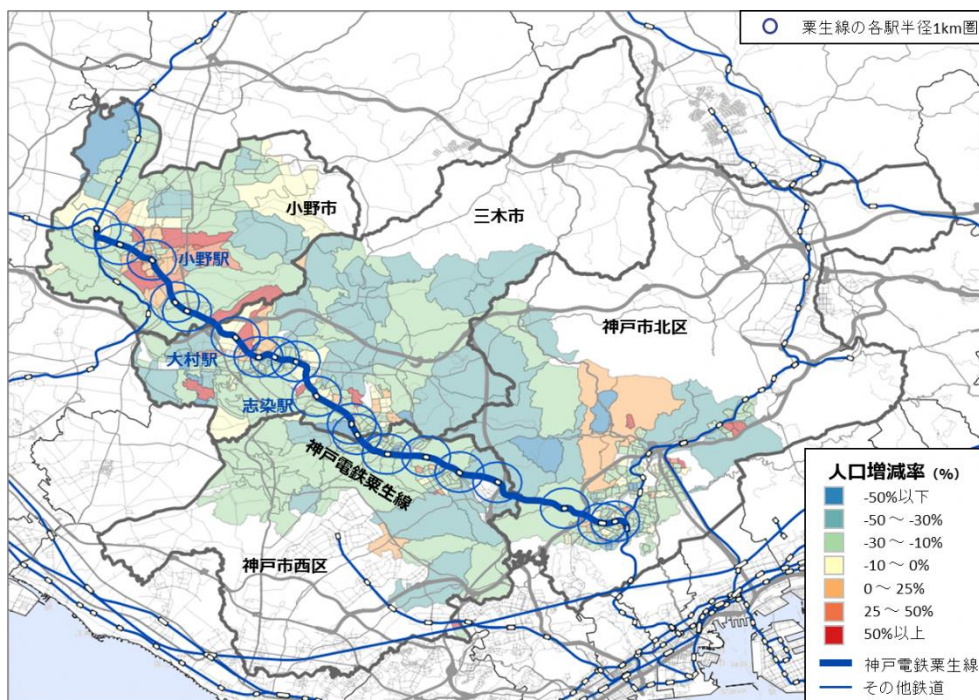


図 2-7 栗生線沿線地域周辺の人口増減率 (H12→R2)

出典：国勢調査（平成 12 年、令和 2 年）

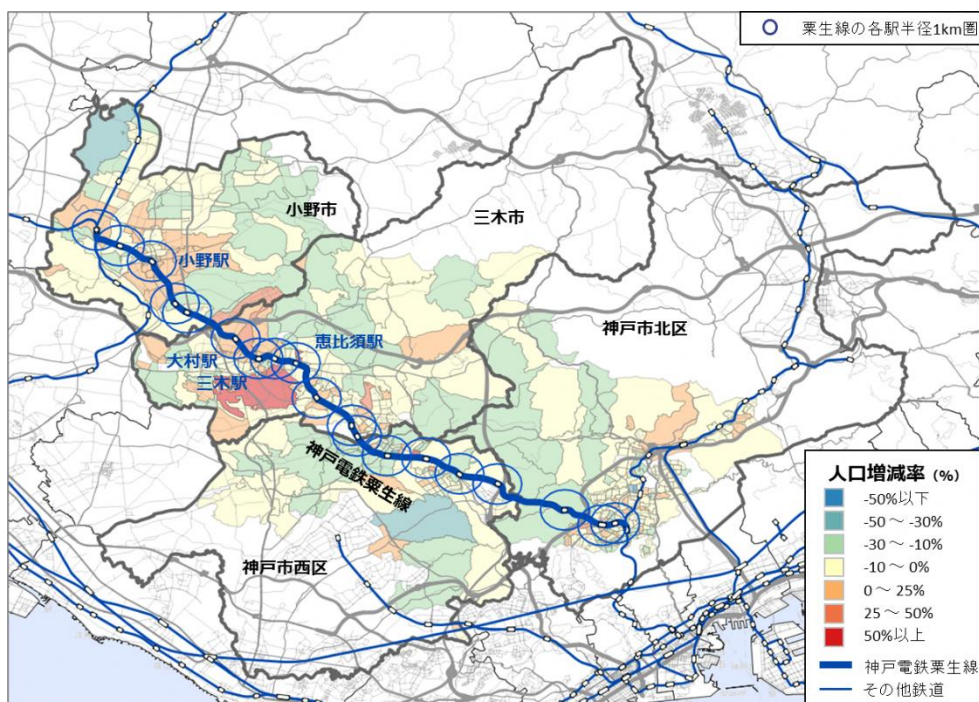


図 2-8 栗生線沿線地域周辺の人口増減率 (H27→R2)

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（又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、各地域いずれも地域内の移動が最も多いが、地域間では沿線地域内（三木－三木南、緑が丘－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、鉄道の約 1 割。 ・10 代未満は徒歩・自転車の割合が多いが、20 歳以上では自動車の割合が約 6～8 割であり、高齢になるほどのその傾向は顕著。 ・通学では徒歩、二輪車、鉄道の割合が多い。通学以外では自動車が大多数であるが、通勤では鉄道、通院ではバスの割合が比較的多い。	・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－三木市は鉄道の割合が約 1 割、小野市－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）【小野市地域公共小野市の移動状況】

※各市の地域公共交通計画（又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、参考資料編を参照。

2-3-2 PT 調査を用いた栗生線沿線地域の移動

(1) 栗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。
- ・栗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、栗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。

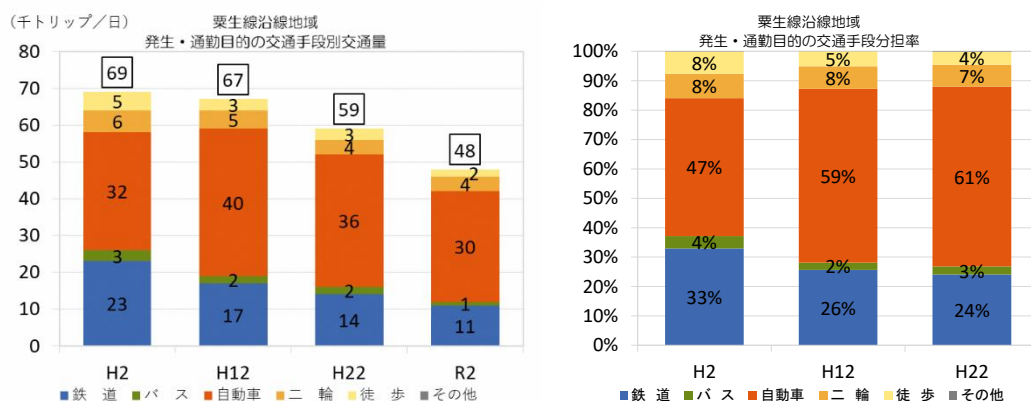


図 2-9 栗生線沿線地域の発生・通勤目的の交通手段 (㊦交通量・㊦分担率)

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 調査による栗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。

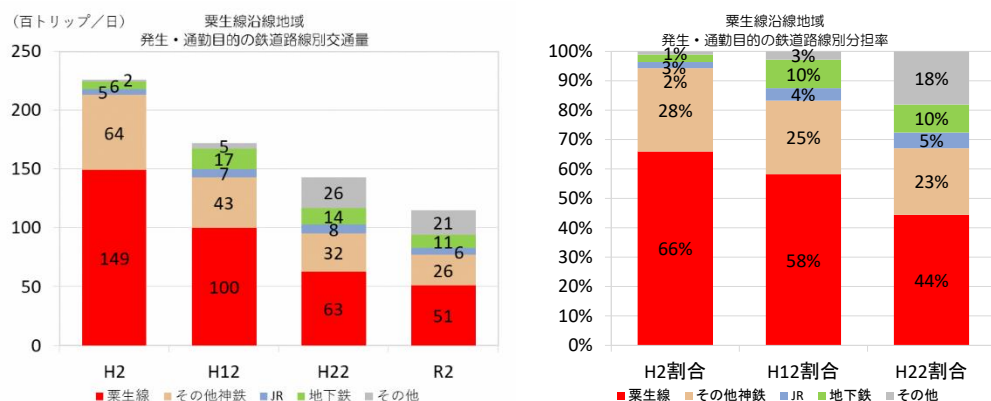


図 2-10 栗生線沿線地域の発生・通勤目的の鉄道利用 (㊦交通量・㊦分担率)

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。

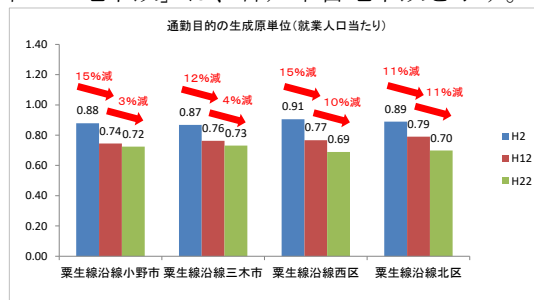


図 2-11 通勤目的の生成原単位（就業人口当たり）

出典：近畿圏 PT 調査

(2) 栗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、栗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。

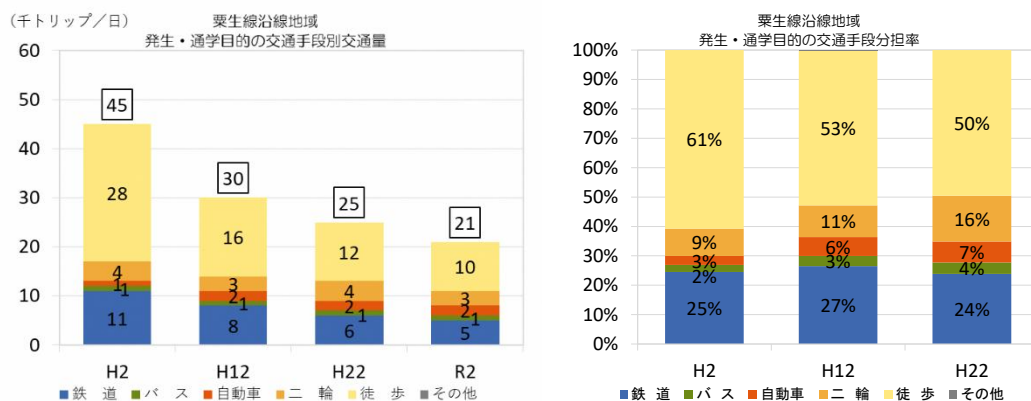


図 2-12 栗生線沿線地域の発生・通学目的の交通手段（㊦交通量・㊦分担率）

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 調査による栗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。

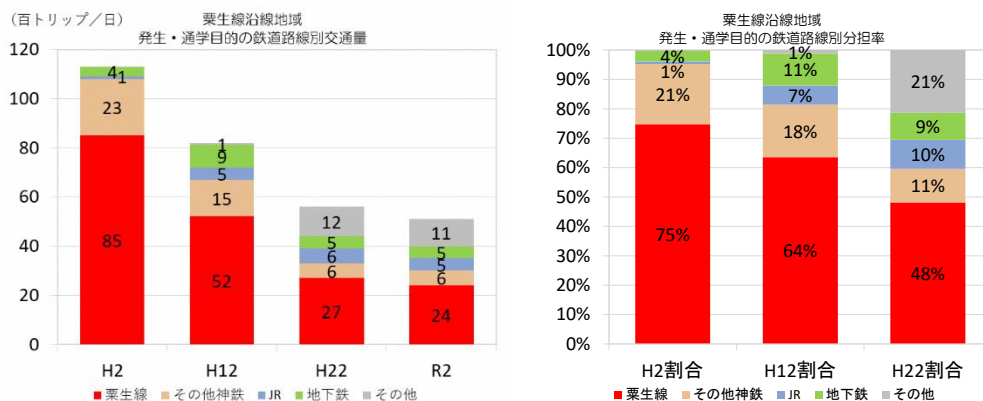


図 2-13 栗生線沿線地域の発生・通学目的の鉄道利用（㊦交通量・㊦分担率）

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。

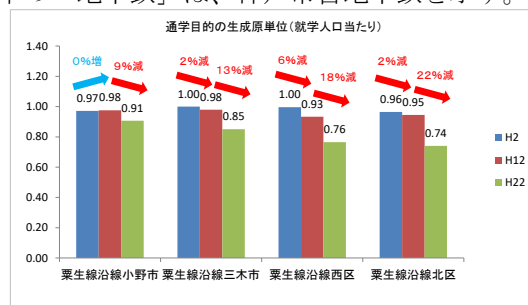


図 2-14 通学目的の生成原単位（就学人口当たり）

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年にかけて増加しているが、平成12年以降は減少している。

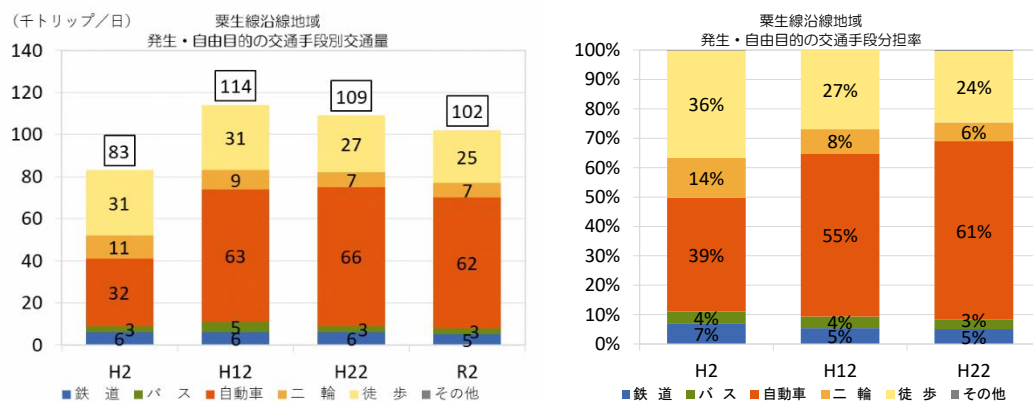


図 2-15 粟生線沿線地域の発生・自由目的の交通手段 (㊤交通量・㊦分担率)

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。

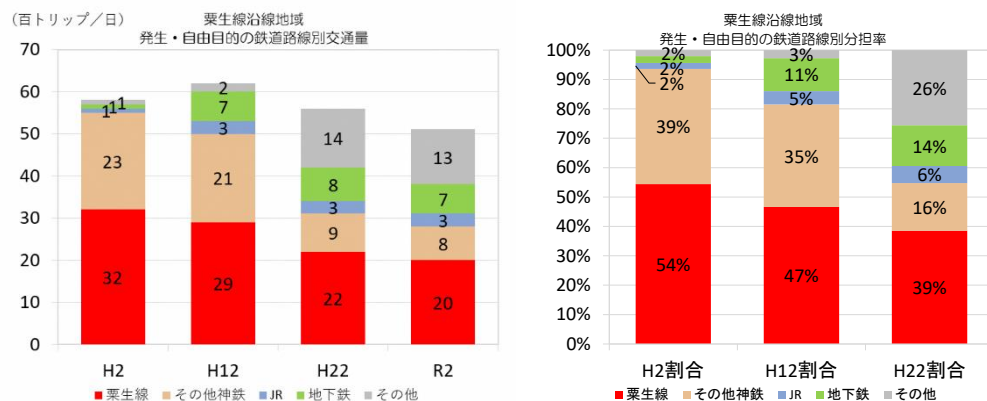


図 2-16 粟生線沿線地域の発生・自由目的の鉄道利用 (㊤交通量・㊦分担率)

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。

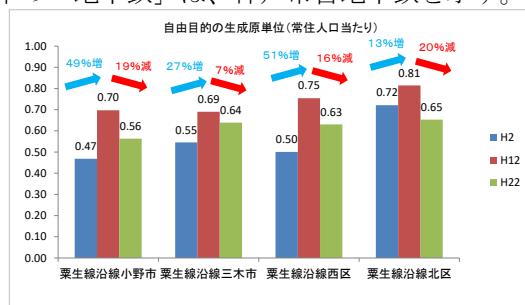


図 2-17 自由目的の生成原単位（常住人口当たり）

出典：近畿圏 PT 調査

(4) 粟生線沿線地域の業務移動

- ・業務目的トリップの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。

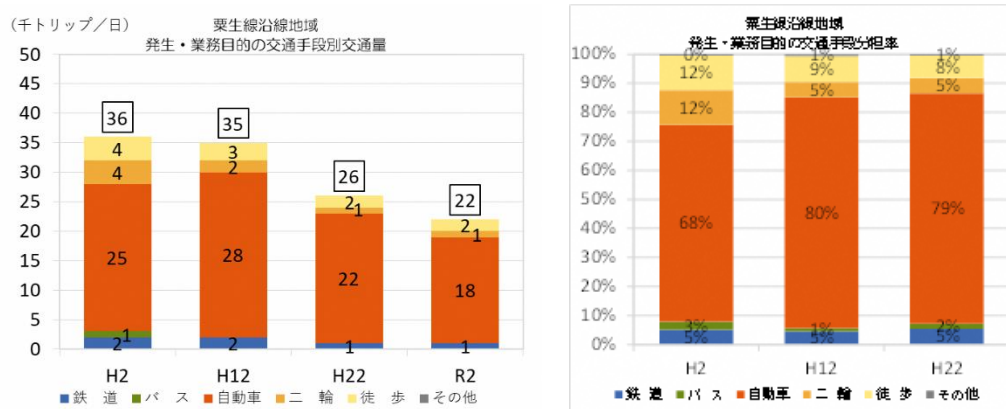


図 2-18 粟生線沿線地域の発生・業務目的の交通手段 (㊦交通量・㊦分担率)

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。

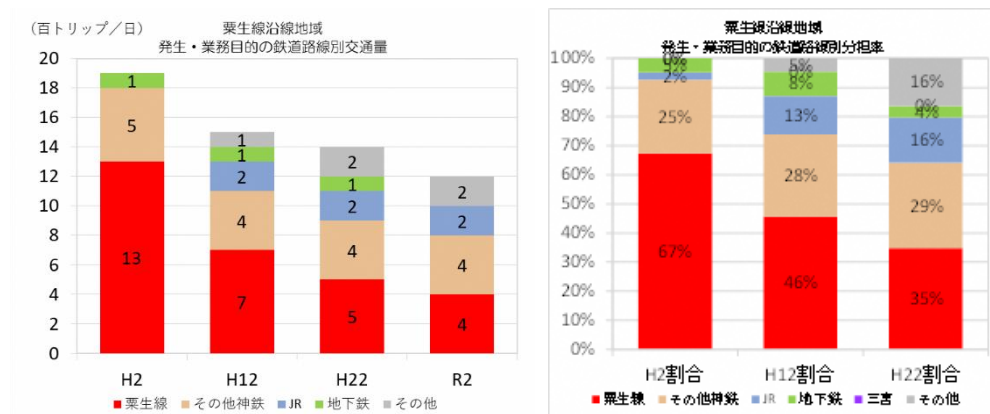


図 2-19 粟生線沿線地域の発生・業務目的の鉄道利用 (㊦交通量・㊦分担率)

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。

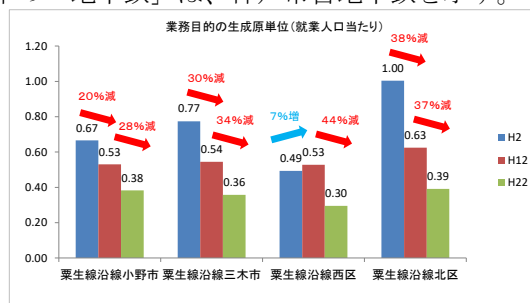


図 2-20 業務目的の生成原単位（就業人口当たり）

出典：近畿圏 PT 調査

2-3-1 粟生線沿線の土地利用

- ・粟生線沿線地域の市街化区域・市街化調整区域をみると、次のとおりである。

市 域	内 容
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、他の粟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。

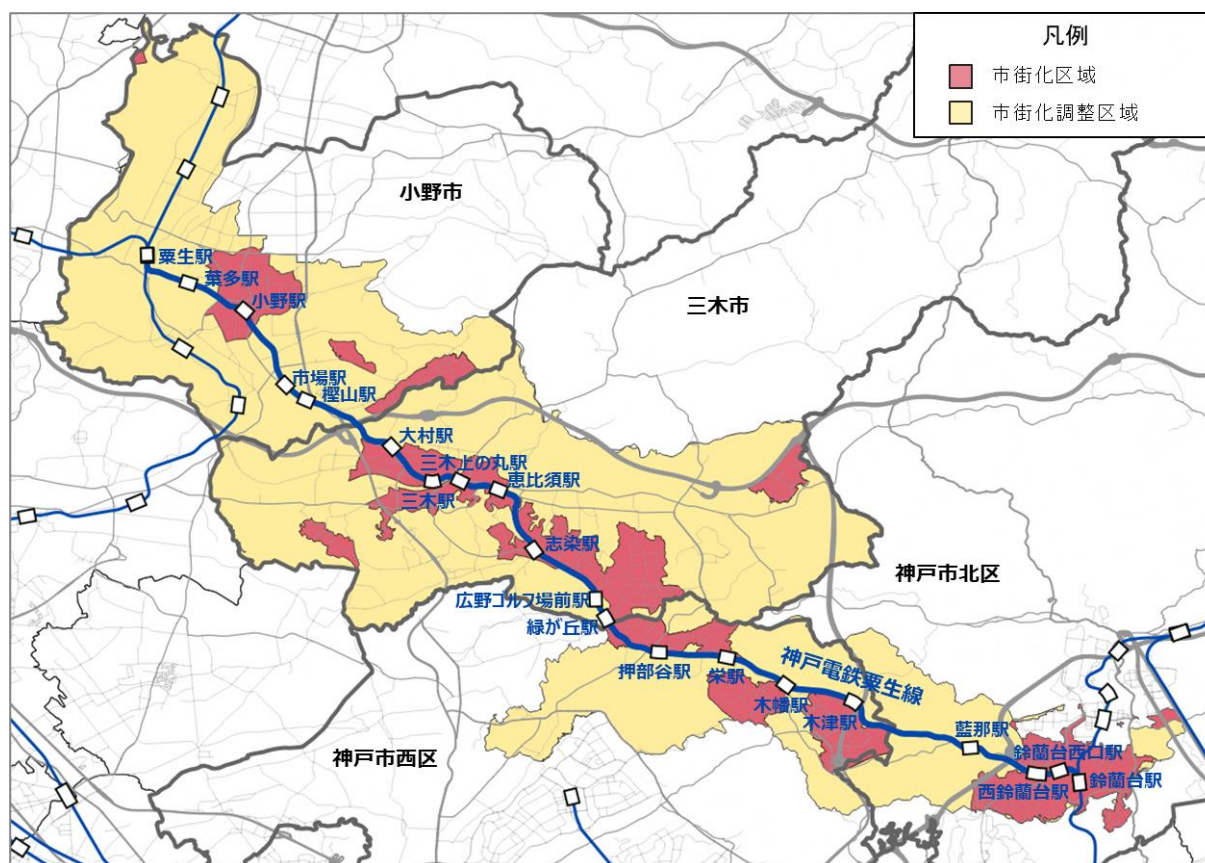


図 2-21 粟生線沿線地域の市街化区域・市街化調整区域

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、次のとおりである。

市 域	内 容
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・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・商業系・工業系の用途地域が分散している。

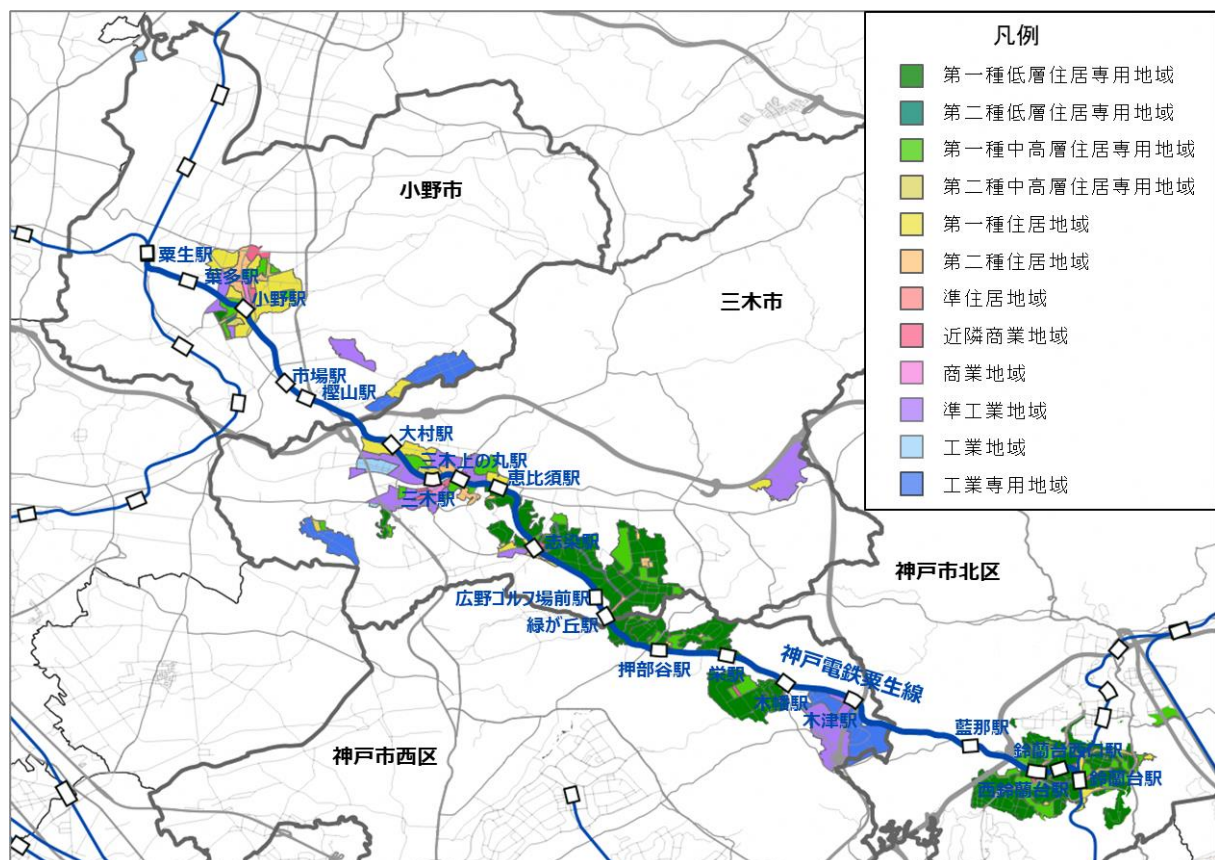


図 2-22 粟生線沿線地域の用途地域

出典：国土数値情報（平成 30 年度）

2-3-2 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、次のとおりである。

項 目	内 容
福祉施設	粟生線各駅近辺に存在している。
市役所・集会施設、 医療機関	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、観光地	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。

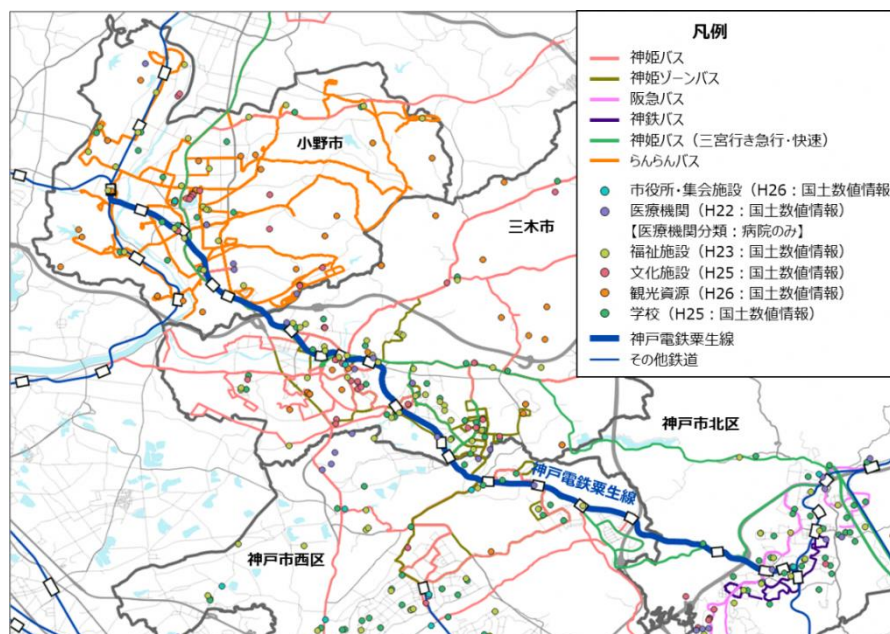


図 2-23 粟生線沿線市区の施設立地状況

出典：国土数値情報

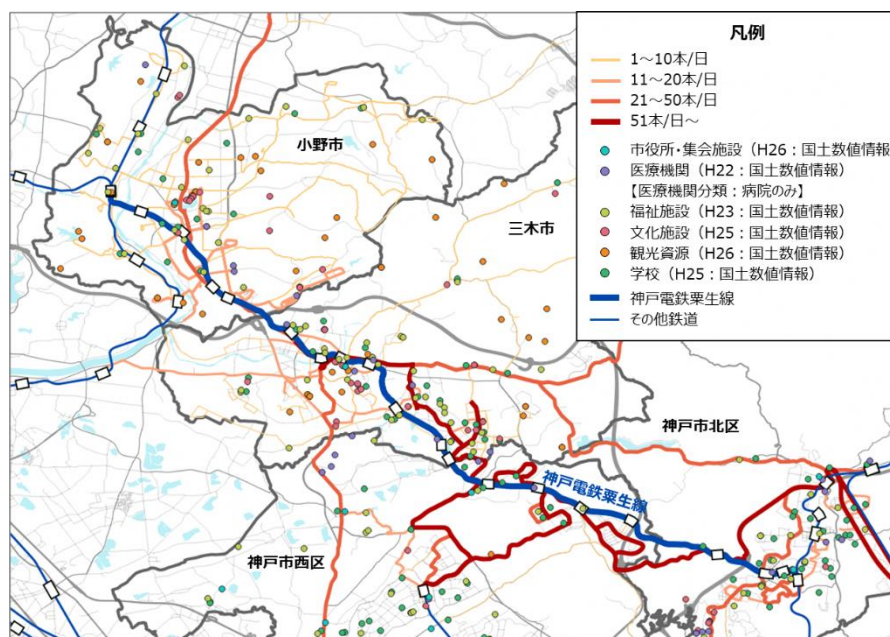


図 2-24 粟生線沿線市区の施設立地状況と平日バス運行本数

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。

2-3-3 粟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。

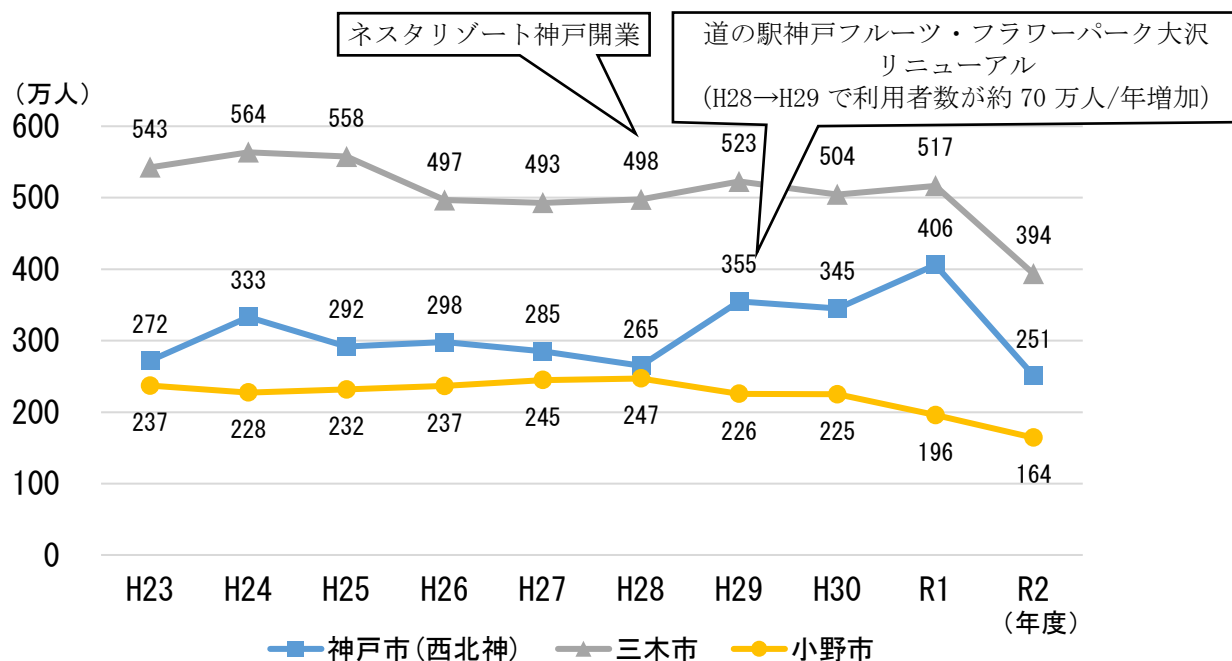


図 2-25 粟生線沿線地域の観光入込客数の推移

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 粟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）が運行しており、鈴蘭台駅において神戸電鉄有馬線に、粟生駅において JR 加古川線及び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。利用者数の減少が続いており、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、前年度と比べ、約 24%減の大幅な減少となった。令和 3 年度については前年度から約 5%増加となったものの、長年の減少傾向は変わっていない。

券種別にみると、定期利用については、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。）。定期外利用については、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。

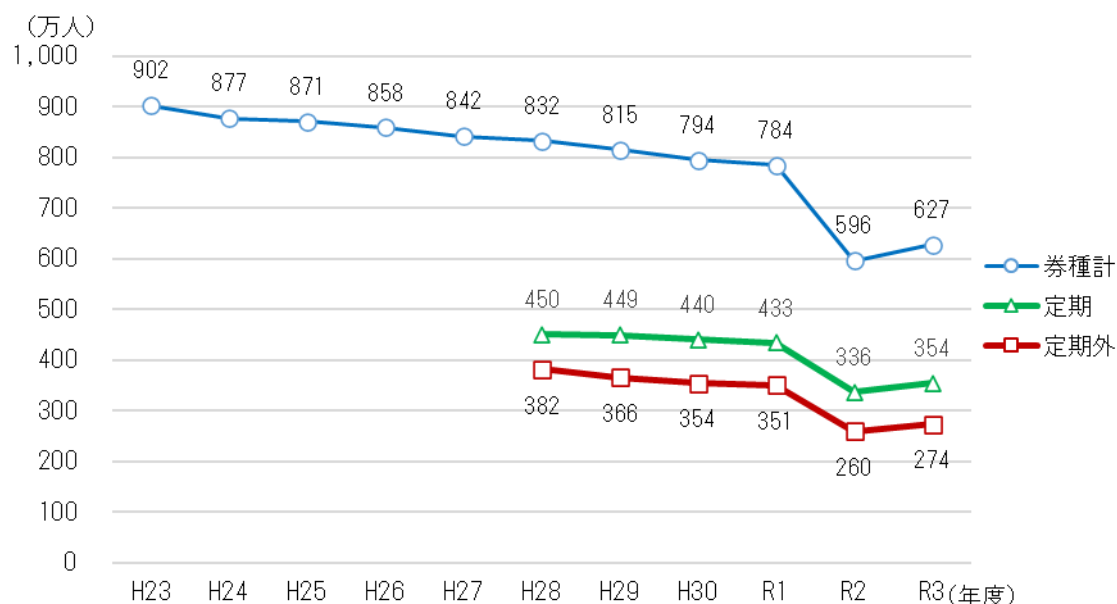


図 2-27 粟生線の実利用者数の変化

出典：神戸電鉄資料

粟生線の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・榎山駅は増加している。券種別にみると、定期利用については、木津駅・広野ゴルフ場前駅・三木上の丸駅・榎山駅・市場駅が増加しており、特に榎山駅については約 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・榎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おり、券種別でみても、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。

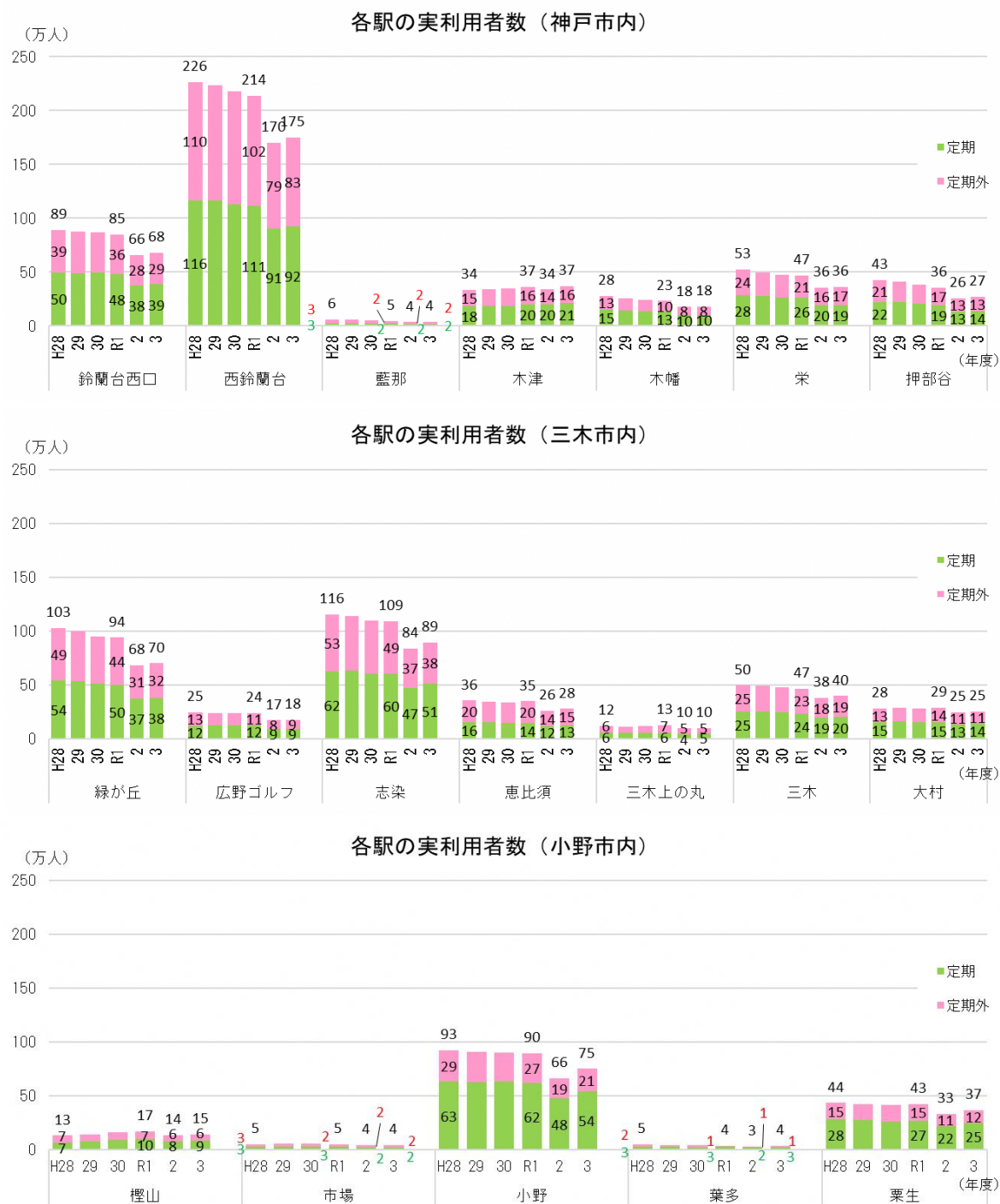


図 2-28 粟生線各駅の実利用者数の変化

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 ^ル 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%	
	榎山	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	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 ^ル 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%	
	榎山	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	28.1	27.7	26.5	27.2	22.1	24.7	-3.2%	-18.7%	12.0%	

(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 ^ル 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%	
	榎山	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	15.5	15.1	15.3	15.5	11.4	11.9	-0.0%	-26.6%	5.2%	

(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年度は減少率が大きくなっている。

市域別にみると、神戸市・三木市において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。

小野市においては、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。しかしながら、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。

なお、令和3年度の実利用者数については前年度と比べ増加しているが、長年の減少傾向は変わっていない。

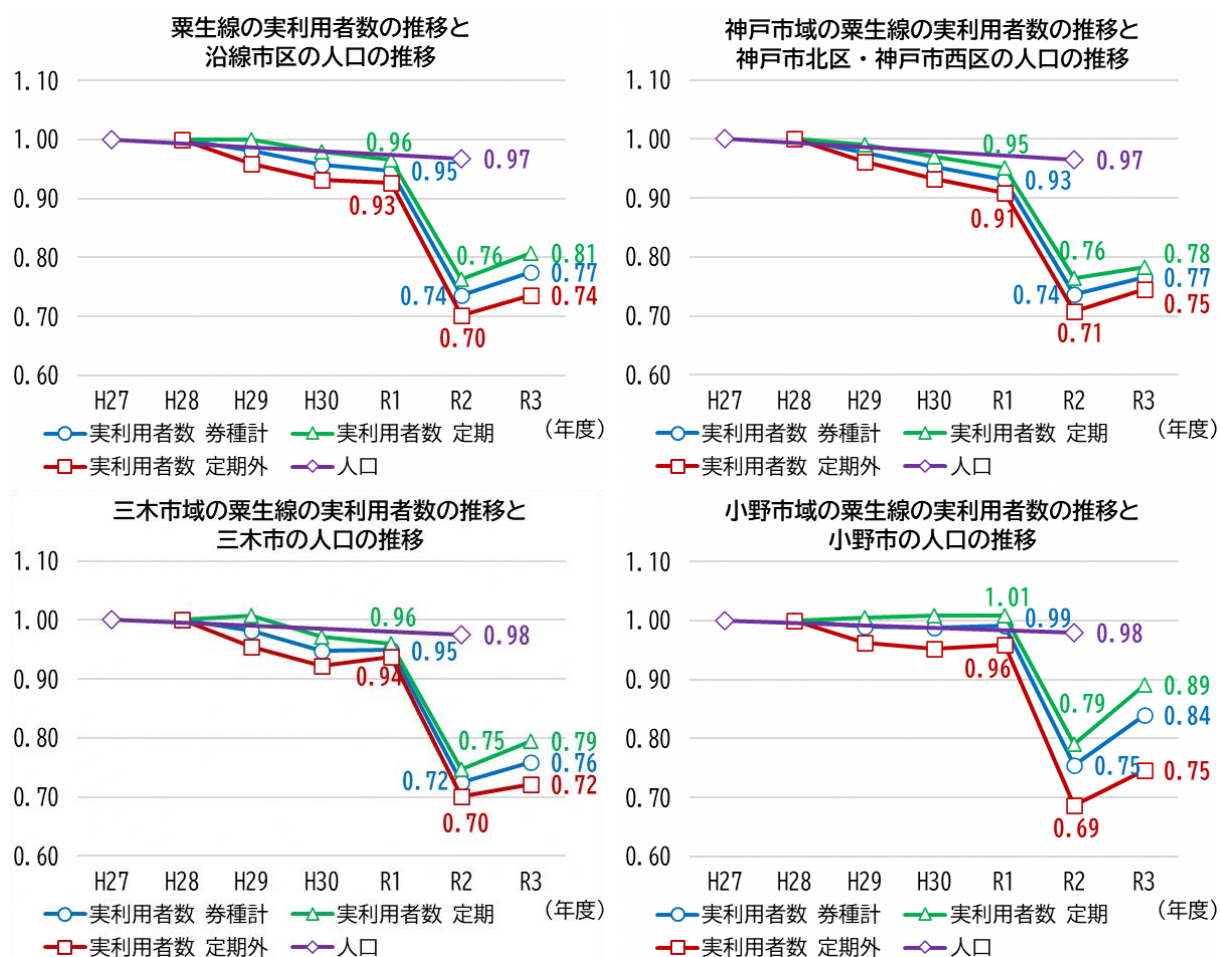


図 2-29 粟生線の実利用者数の推移と粟生線沿線市区の人口の推移

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、栗生駅に近づくにつれて、断面交通量が減少する。

三木上の丸駅以北においては、断面交通量が 4,000 人/日を下回っている。また、小野駅以北においては断面交通量が 2,000 人/日を下回っている。

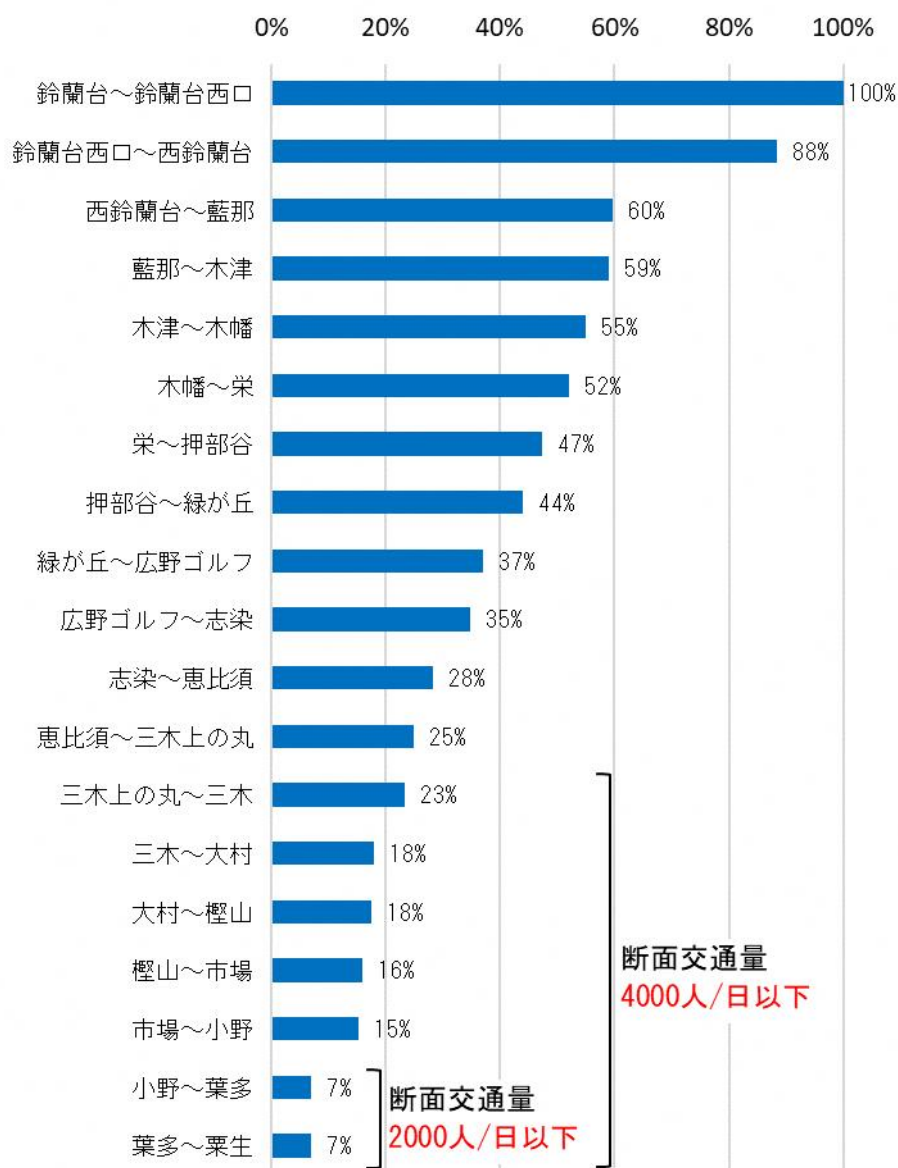


図 2-30 実利用者数に基づく栗生線の断面交通量の傾向（令和元年度）（出典：神戸電鉄資料）

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、栗生線各駅間の断面交通量の割合を示す。

定期利用の OD 別の実利用者数をみると、粟生線内で乗車し粟生線内で降車する移動については、小野⇄粟生が最も多い。これに対し、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
樫山	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	樫山	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
樫山	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。

定期外利用の OD 別の実利用者数をみると、粟生線内で乗車し粟生線内で降車する移動については、鈴蘭台⇄西鈴蘭台が最も多い。これに対し、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						37.2	102.2	1.8	12.2	9.4	16.1	13.7
高速線						48.5	124.4	2.1	11.3	12.8	21.9	16.3
湊川方面						36.0	98.6	1.9	14.1	8.8	15.4	12.0
三田方面						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	42.5	10.5	40.9	18.2	5.4	20.4	7.4	5.6	1.9	29.6	0.8	8.3
高速線	42.0	11.6	47.7	17.2	4.4	20.7	7.8	5.8	2.0	29.3	0.6	7.2
湊川方面	28.3	7.8	26.4	10.1	3.4	9.9	4.6	3.4	1.4	12.7	0.3	4.9
三田方面	12.8	1.6	7.9	2.8	1.5	3.8	1.6	0.8	0.3	4.0	0.1	3.9
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	0.3	0.0	3.8
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。

定期利用のOD別の実利用者数について、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減少したODが多い中で、市場駅発着のODは大きく増加している。また、栗生線内においては、木津⇄緑が丘・志染間、広野ゴルフ場前⇄三木間、樫山⇄大村・小野が大きく増加している。要因として、木津駅や樫山駅の近隣で開発が進められている産業団地への通勤利用の増加が考えられる。

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						0.94	1.00	0.72	0.96	0.93	0.95	1.06
高速線						1.00	0.98	0.87	1.01	0.83	0.93	0.86
湊川方面						0.86	0.91	0.67	1.15	0.78	0.83	0.68
三田方面						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
栗生	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	栗生	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	0.51	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
栗生	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						0.98	0.93	0.93	
高速線						0.96	0.98	1.09	
湊川方面						0.89	1.01	0.96	
三田方面						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～
1.5～2.0倍
1.25～1.5倍
0.75～1.25倍
0.5～0.75倍
～0.5倍

市町間OD
1.1倍～
0.9～1.1倍
0.8～0.9倍
0.7～0.8倍
～0.7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

定期外利用のOD別の実利用者数について、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中で、木津⇄鈴蘭台西口・志染、檜山⇄大村・栗生などが増加している。要因として、檜山駅を発着する北播磨総合医療センターの無料シャトルバスへの乗継利用や、木津駅及び檜山駅の近隣で開発が進められている産業団地への業務移動の増加等が考えられる。

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
檜山	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
栗生	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	檜山	市場	小野	葉多	栗生	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	0.86	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
檜山	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		1.27		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
栗生	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	

凡例

駅間OD
2.0倍～
1.5～2.0倍
1.25～1.5倍
0.75～1.25倍
0.5～0.75倍
～0.5倍

市町間OD
1.1倍～
0.9～1.1倍
0.8～0.9倍
0.7～0.8倍
～0.7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

(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っており、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
樫山	樫山	樫山	樫山
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、鈴蘭台駅又は粟生駅を 6 時台～8 時台に出発する便と設定した。
- ※ 昼時間帯は、鈴蘭台駅又は粟生駅を 9 時台～16 時台に出発する便と設定した。
- ※ 帰宅時間帯は、鈴蘭台駅又は粟生駅を 17 時台～20 時台に出発する便と設定した。

(3) 栗生線と他社線（鉄道）の接続状況（待ち時間）

- ・神戸電鉄栗生線は、栗生駅で JR 加古川線と北条鉄道に接続している。
- ・栗生駅の栗生線到着時刻と他社線（鉄道）発車時刻から「栗生線→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 分で栗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。
- ・栗生駅のお他社線（鉄道）到着時刻と栗生線発車時刻から「他社線→栗生線」の平均待ち時間を算出すると、全時間帯では約 5～8 分で他社線から栗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 本の運行となっており、ダイヤ調整がしやすいと考えられる。）。

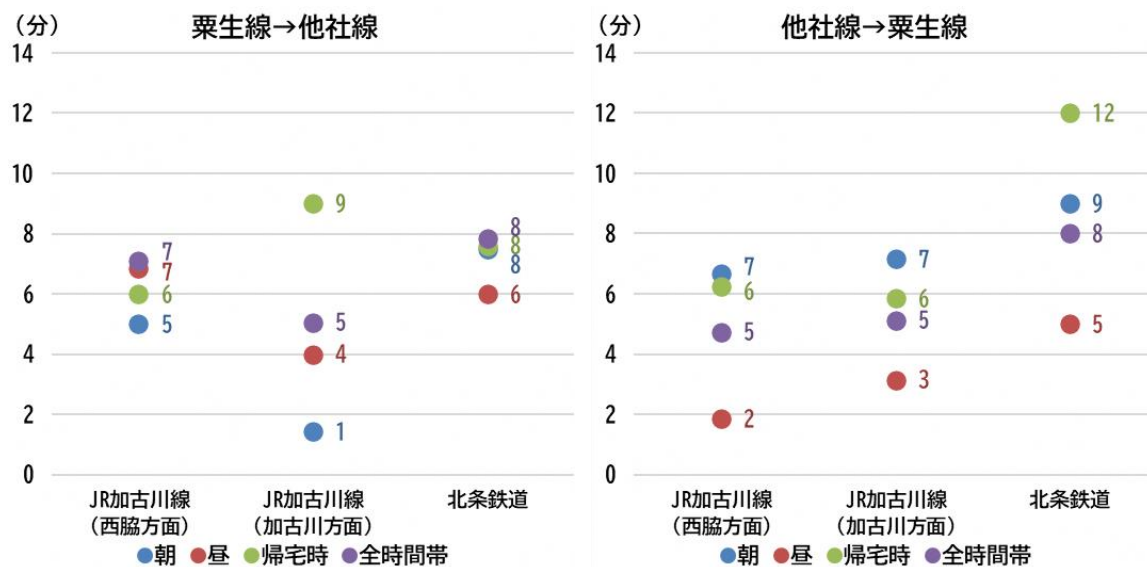


図 2-32 栗生駅の平均待ち時間（栗生線→他社線または他社線→栗生線、平日平均）

※ 朝時間帯は 6 時台～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。

※ 栗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栗生線発車時刻）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	—	◎(*)	○	○	○
	緑が丘	○	□	○	○	○
三木市	広野ゴルフ場前	—	◎(*)	○	—	—
	志染	○	○	○	○	○
	恵比須	○	◎(*)	○	○	○
	三木上の丸	—	□	○	○	—
	三木	—	◎(*)	○	○	○
	大村	—	○(*)	○	○	—
	檜山	○	—	○	○(*)	—
小野市	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及び料金等を次に示す。

- ・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、三木駅及び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、大村駅及び小野駅に整備されている。
- ・パーク＆ライドは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、志染駅及び市場駅である。また、神戸電鉄の駐車場でない民間駐車場が駅周辺にある駅は鈴蘭台西口駅、栄駅、緑が丘駅及び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、檜山駅、葉多駅及び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			会員制シェアパーキング		
		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
	三木	-	-	-	-	20	100円/時 最大400円/日 (通常最大500円/日)	-	-	-	2	2	363~550円/日
小野市	大村	-	-	26	3,300~4,400円/月 (通常4,400~5,500円/月)	-	-	-	-	-	2	8	429~550円/日
	檜山	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	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。

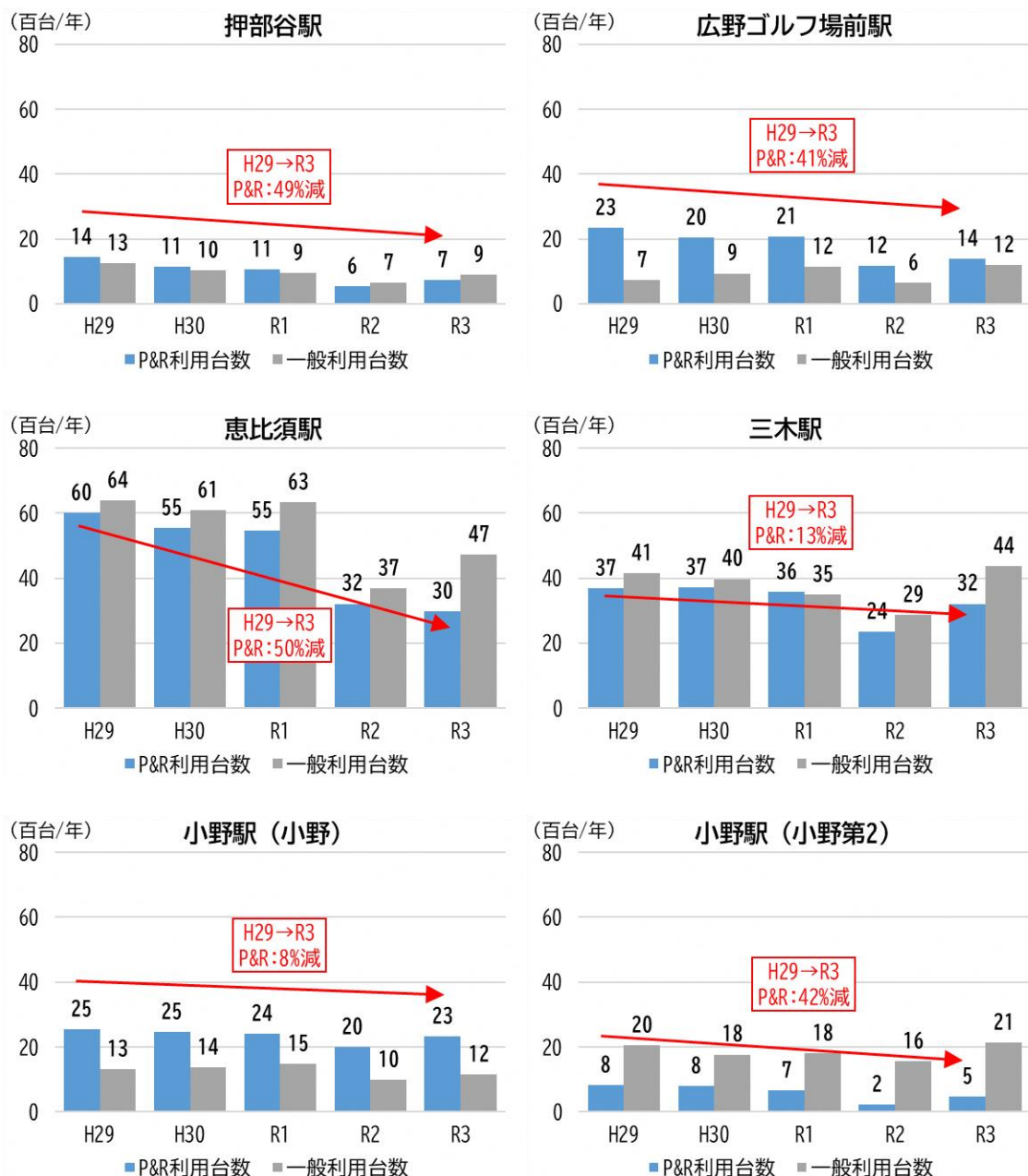


図 2-33 粟生線各駅のパーク&ライド駐車場利用者数の推移

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。

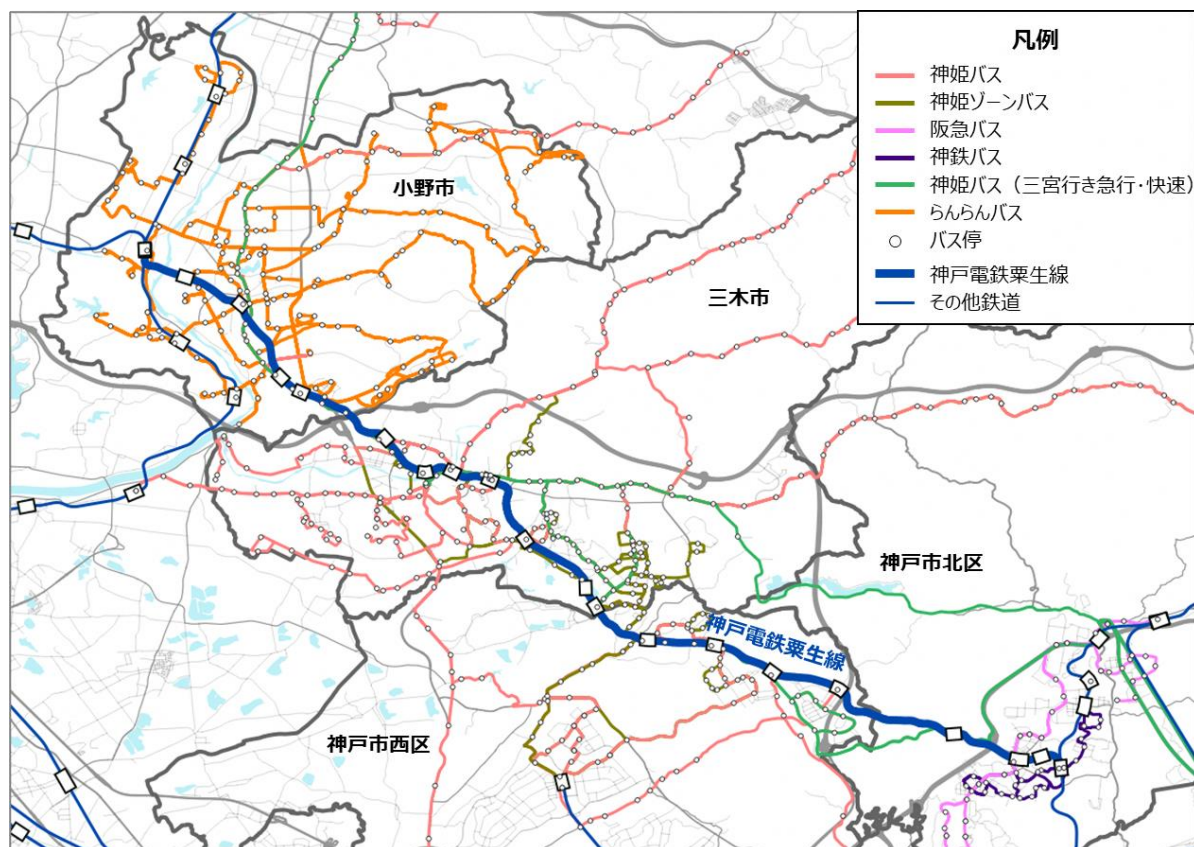


図 2-34 鉄道とバスの路線図

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 ゾーンバス	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、バス	○	○	—	○	—	—
三木上の丸	上の丸	○	○	—	○	—	—
三木	神鉄三木駅(福有橋)	○	○	—	○	—	—
大村	大村	○	○	—	—	—	—
檜山	檜山駅前	—	—	○	—	—	—
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、西鈴蘭台駅及び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)

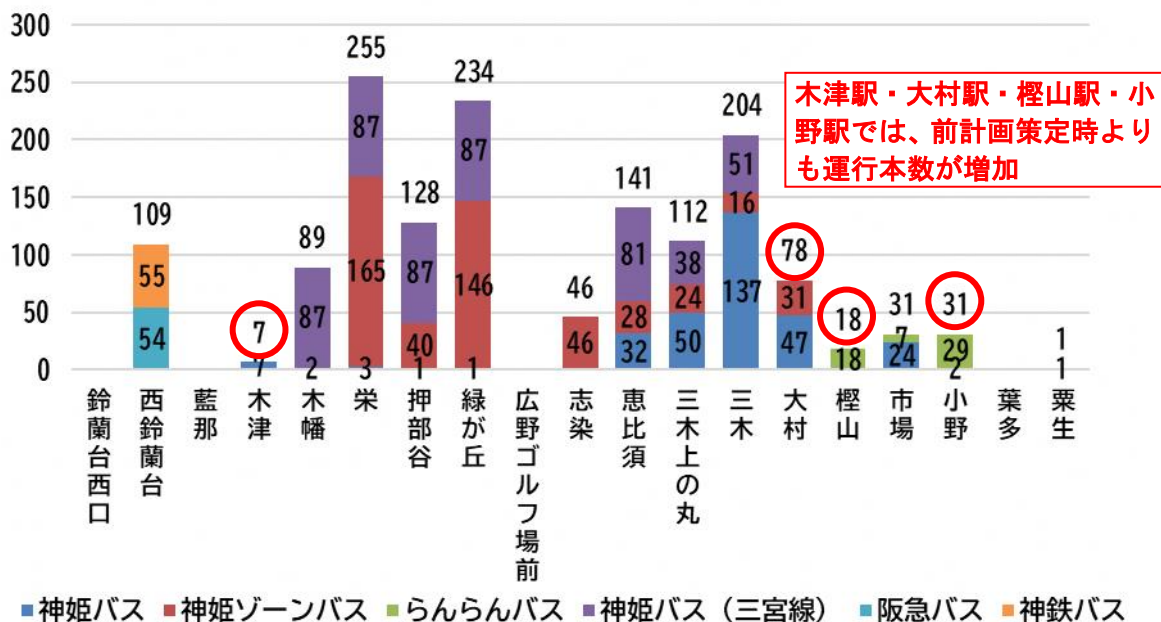


図 2-35 神戸電鉄粟生線各駅の運行本数(平日1日計)

※ 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)

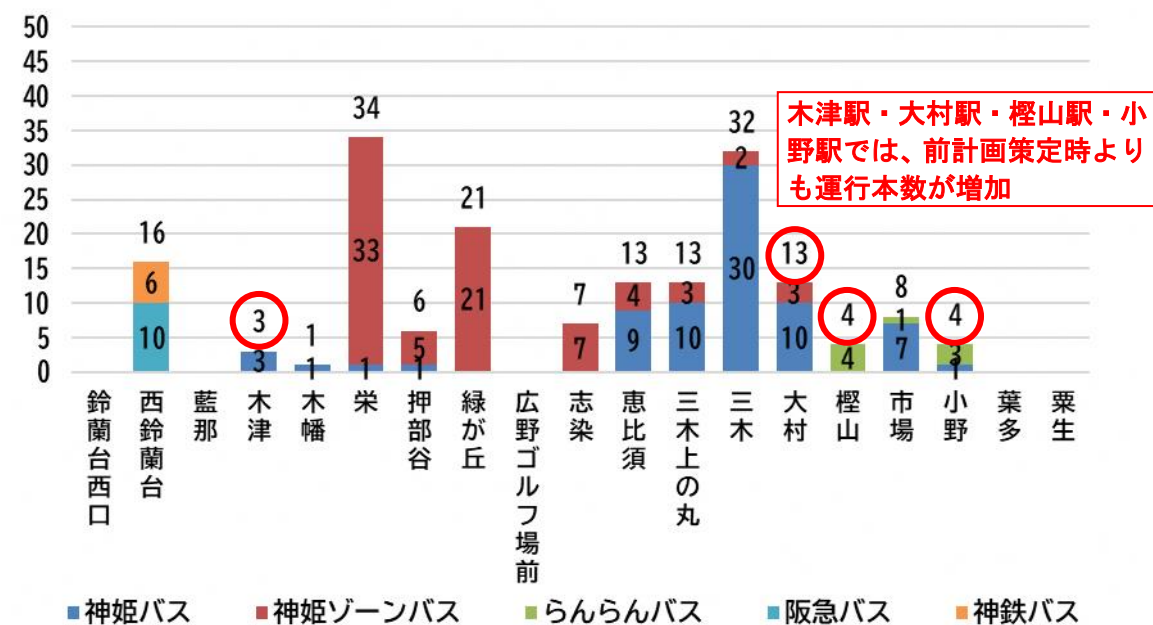


図 2-36 神戸電鉄粟生線各駅の運行本数(平日朝)

※ 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。

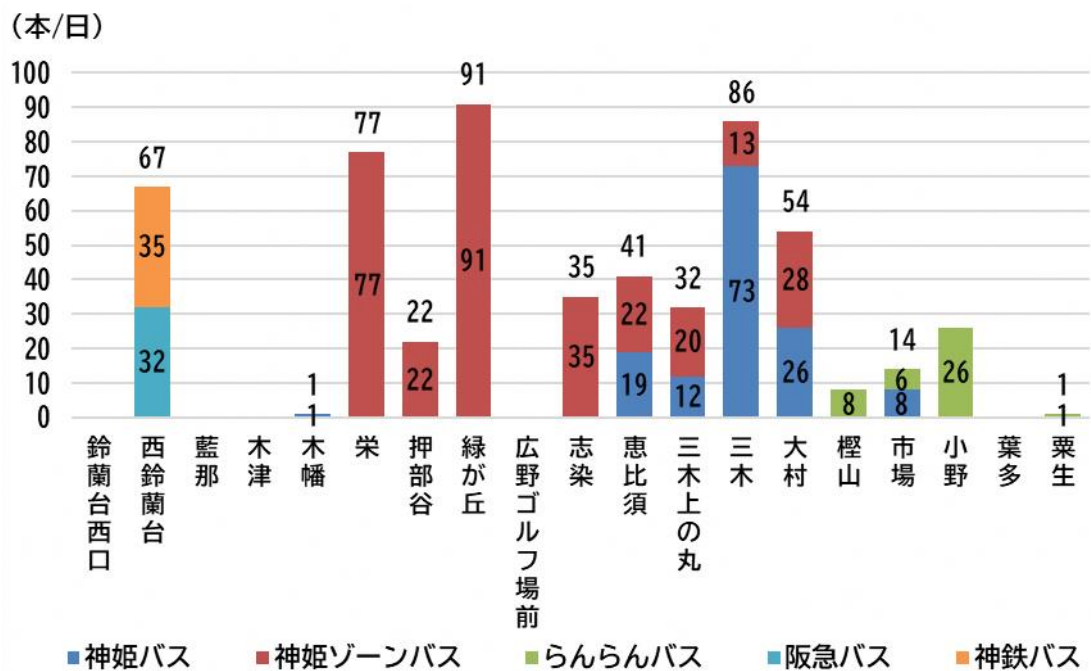


図 2-37 神戸電鉄粟生線各駅の運行本数（平日昼）

※ 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。

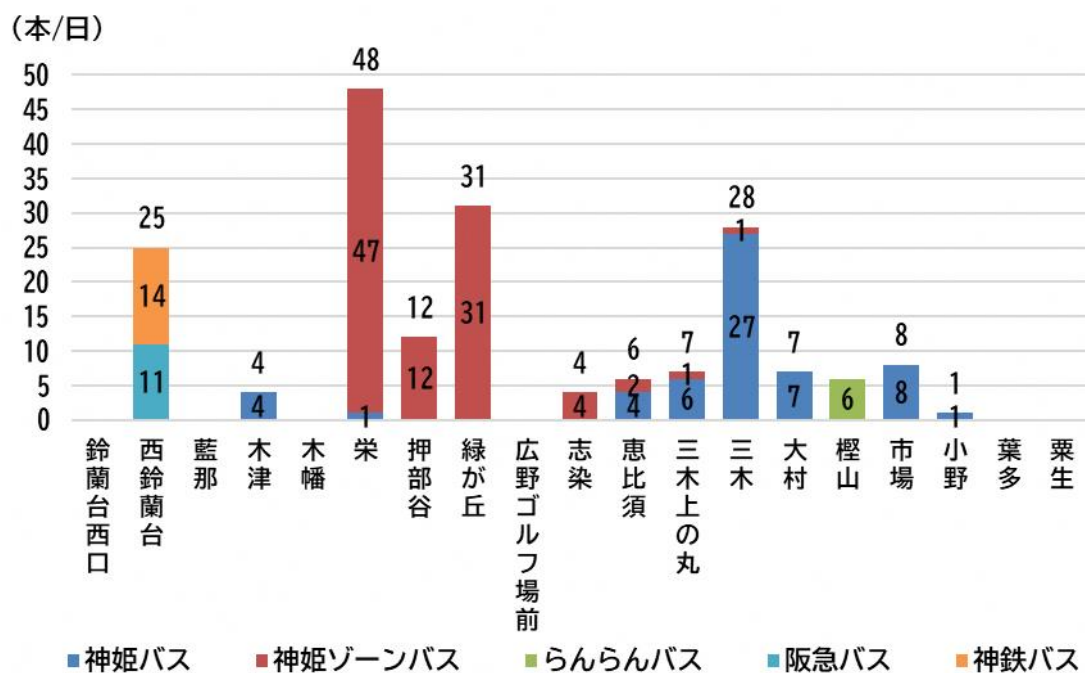


図 2-38 神戸電鉄粟生線各駅の運行本数（平日帰宅時）

※ 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、三木市域や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。

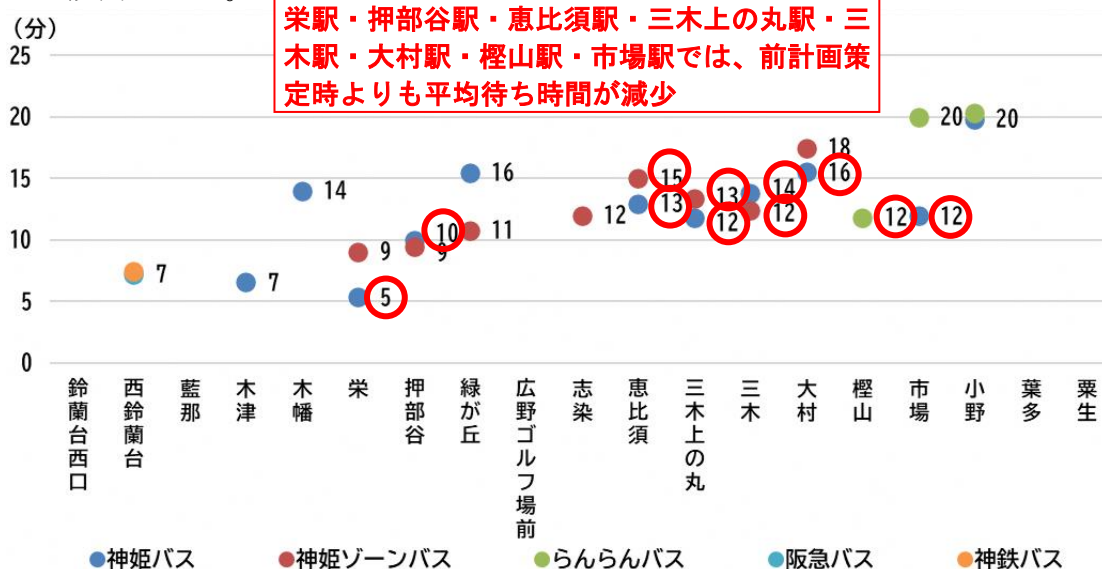


図 2-39 神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（駅→バス、平日終日平均）

- ※ 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。

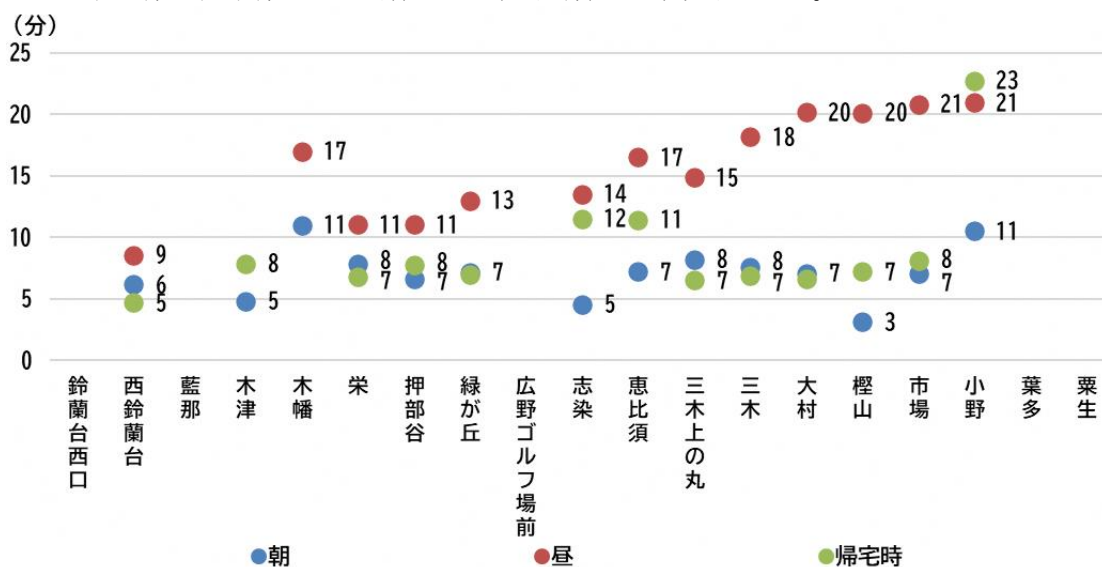


図 2-40 神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（駅→バス、平日時間帯別平均）

- ※ 朝時間帯は6時台～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、三木市域や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。

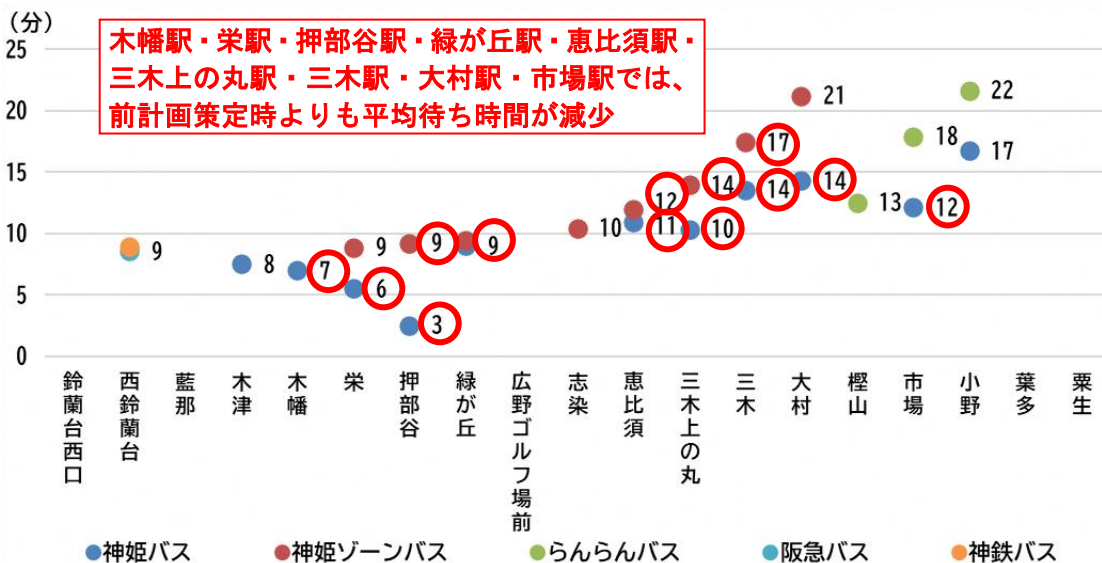


図 2-41 神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（バス→駅、平日終日平均）

- ※ 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。

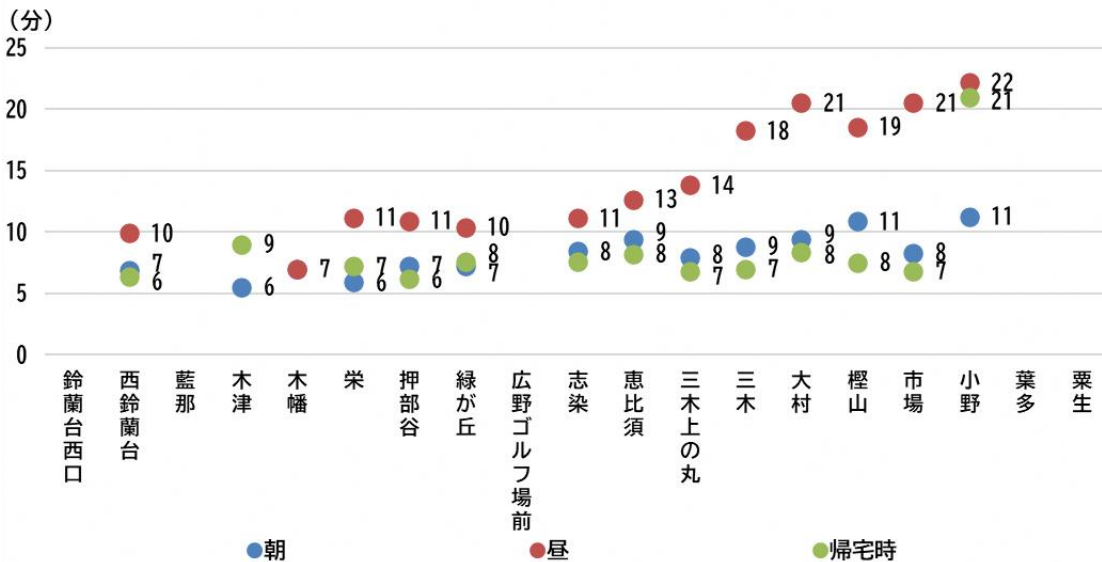


図 2-42 神戸電鉄粟生線各駅の平均待ち時間（バス→駅、平日時間帯別平均）

- ※ 朝時間帯は6時台～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。

(4) 三宮・神戸へのアクセス

- ・粟生線の駅から三宮駅方面又は神戸駅方面への移動について、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。
- ・三宮駅方面への移動では、小野駅周辺の場合は粟生線のほうが安価に移動できるが、恵比須駅周辺や緑が丘駅周辺の場合はバス交通と拮抗する。
- ・神戸駅方面への移動では、粟生線のほうが早く、安価に移動できる。

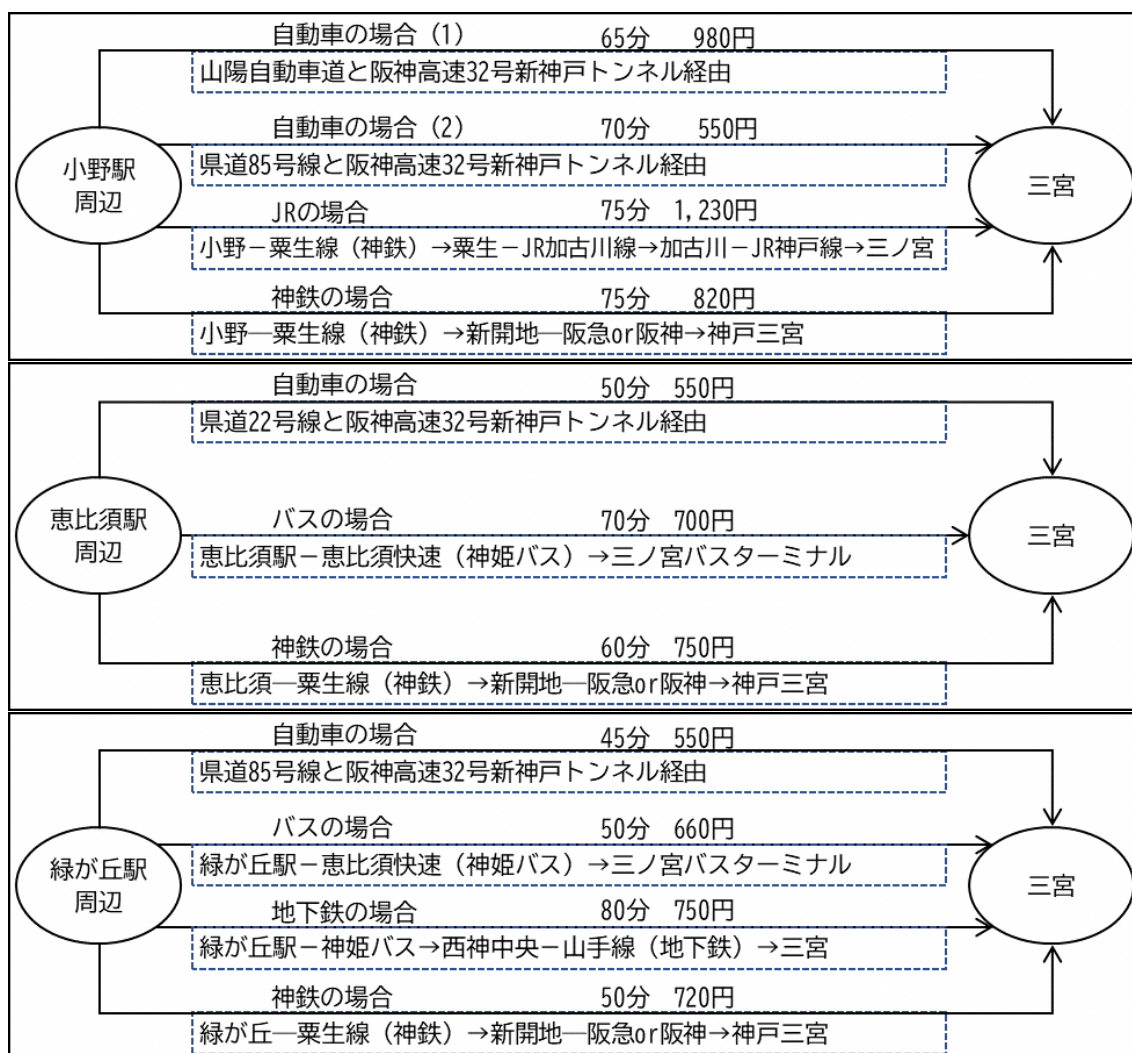


図 2-43 粟生線と他の交通機関との比較（三宮への移動）

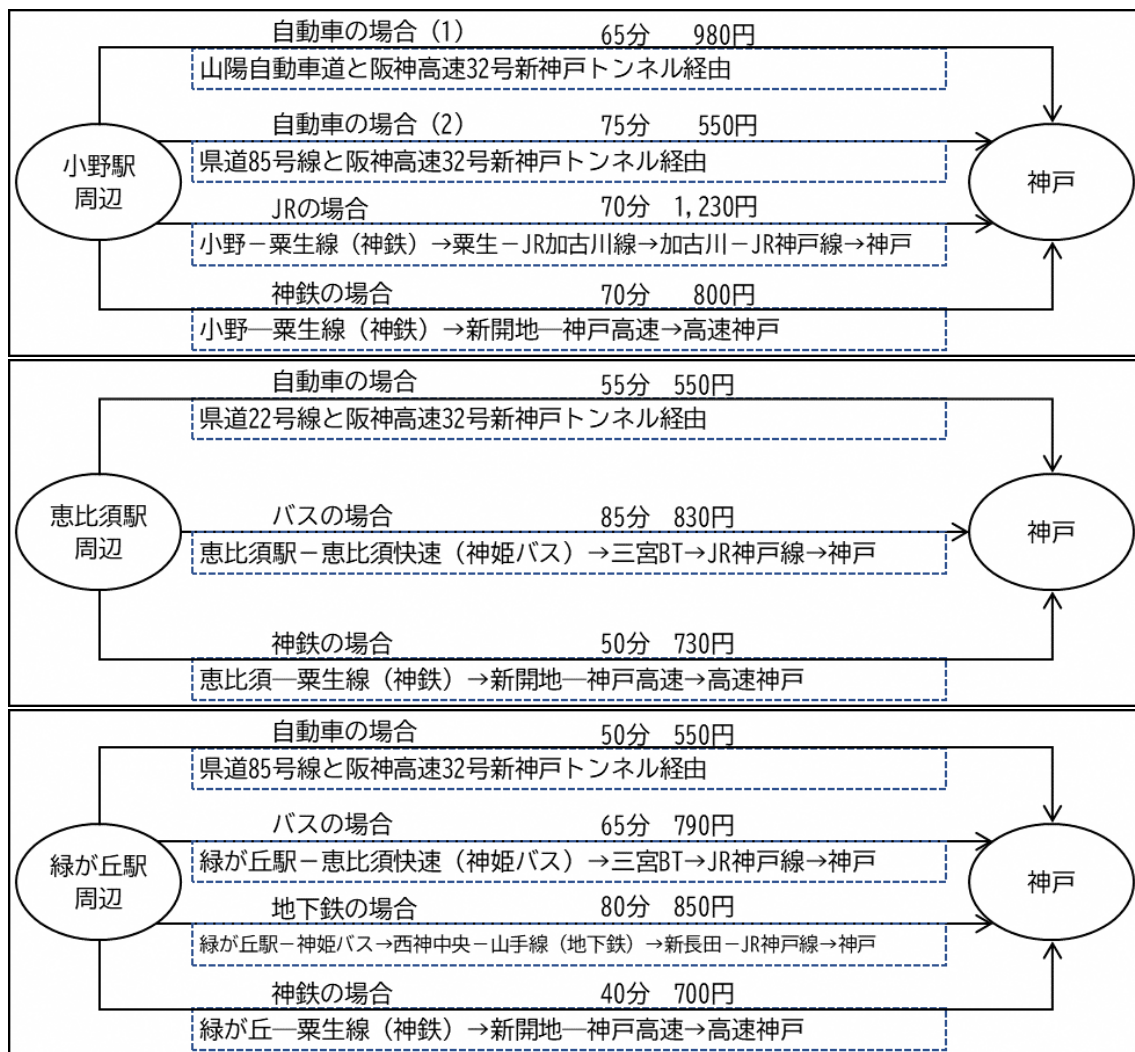


図 2-44 粟生線と他の交通機関との比較（神戸への移動）

(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、栄駅及び緑が丘駅の利用が多い。
- ・コロナ禍以前については、緑が丘駅や恵比須駅において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。

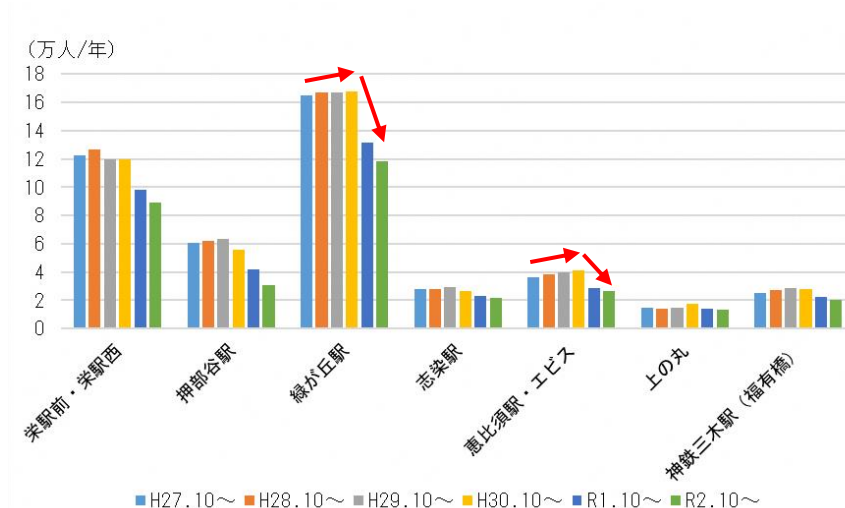


図 2-45 神姫バス・神姫ゾーンバスの乗車数 (IC カード利用)

出典：神姫バス資料

- ・栗生線各駅の最寄りバス停からの小野市のらんらんバス乗車数をみると、樫山駅及び電鉄小野駅が多いが、池尻（市場駅最寄り）や栗生駅前においては年間 500 人程度以下と僅少である。
- ・乗降客数は、コロナ禍以前の樫山駅前においては増加し、電鉄小野駅においては微減していたが、令和 2 年度はいずれの停留所においても減少している。

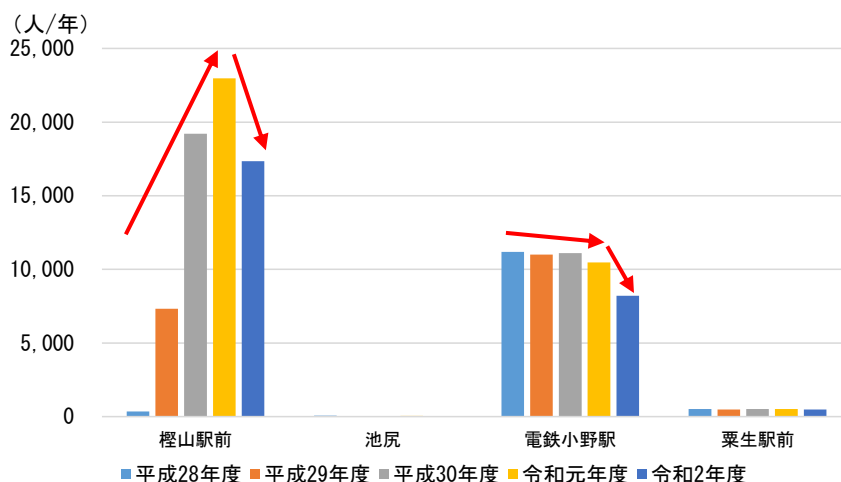


図 2-46 小野市らんらんバスの乗車数

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

- ・粟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、すべての粟生線沿線地域をカバーしている。
- ・なお、タクシー車両数には限りがあることから、公共交通としてタクシーの役割を考える際には、各地域の車両数に留意する必要がある。

表 2-10 粟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
	神戸市西区	(株)川崎タクシー	本社	12
		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
		AM交通(株)	本社	15
東播磨 交通圏	三木市	三協交通(有)	本社	8
		(株)吉川交通	本社	12
	小野市	小野タクシー(株)	本社	10
		ファイブスタータクシー(株)	小野・加東・三木	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、稲美町、播磨町。

(2) スクールバス

- ・粟生線各駅を経由地とするスクールバスは、粟生線沿線市区で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、粟生線沿線市区から離れた地域に立地する学校でも、粟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 粟生線駅を経由するスクールバス

地域	市区	学校名	経由地
粟生線沿線市区	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、榎山駅、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、榎山駅、小野駅 ※恵比須駅は駅から約350m、榎山駅は駅から約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、榎山駅、小野駅 ※栄駅・恵比須駅は駅から約350m、榎山駅は駅から約300mに経由地あり
	姫路市	日ノ本学園高等学校	小野駅、粟生駅
	市川町	市川高等学校	粟生駅

出典：各学校 HP

※ 私立高校を中心に整理

(3) 病院送迎バス

- ・粟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、粟生線各駅を経由する送迎バスが運行されている。

表 2-12 粟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	粟生駅・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	榎山駅	榎山駅⇄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	粟生駅⇄病院、定時路線、往路3便・復路4便、月～土運行

出典：各病院 HP

※ 粟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、栗生線の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 ※栗生線恵比須駅・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

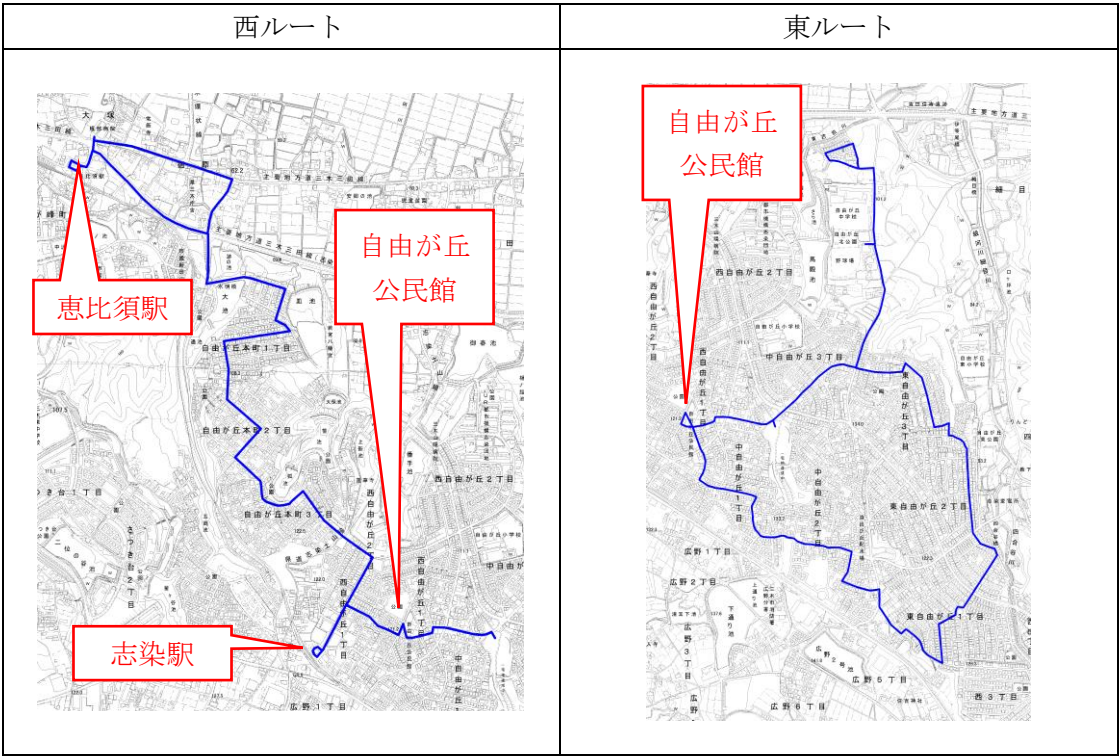


図 2-48 地域ふれあいバス「自由が丘ニコニコふれあいバス」のルート図（三木市）

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年間で老年人口は約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おり、それに伴って公共交通需要が縮小している。
- 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。
- 更に、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であると考えられる。

・ 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、特に小野市において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当たり、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えないことから、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が考えられる。

→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。

→更に、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、木津駅への路線バスの乗り入れや、檜山駅と匠台の工業団地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が、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駅もある（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・檜山駅・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。

・ 鉄道や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・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。更に、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において行動基準となるものである。

●指針の観点

- 1 暮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

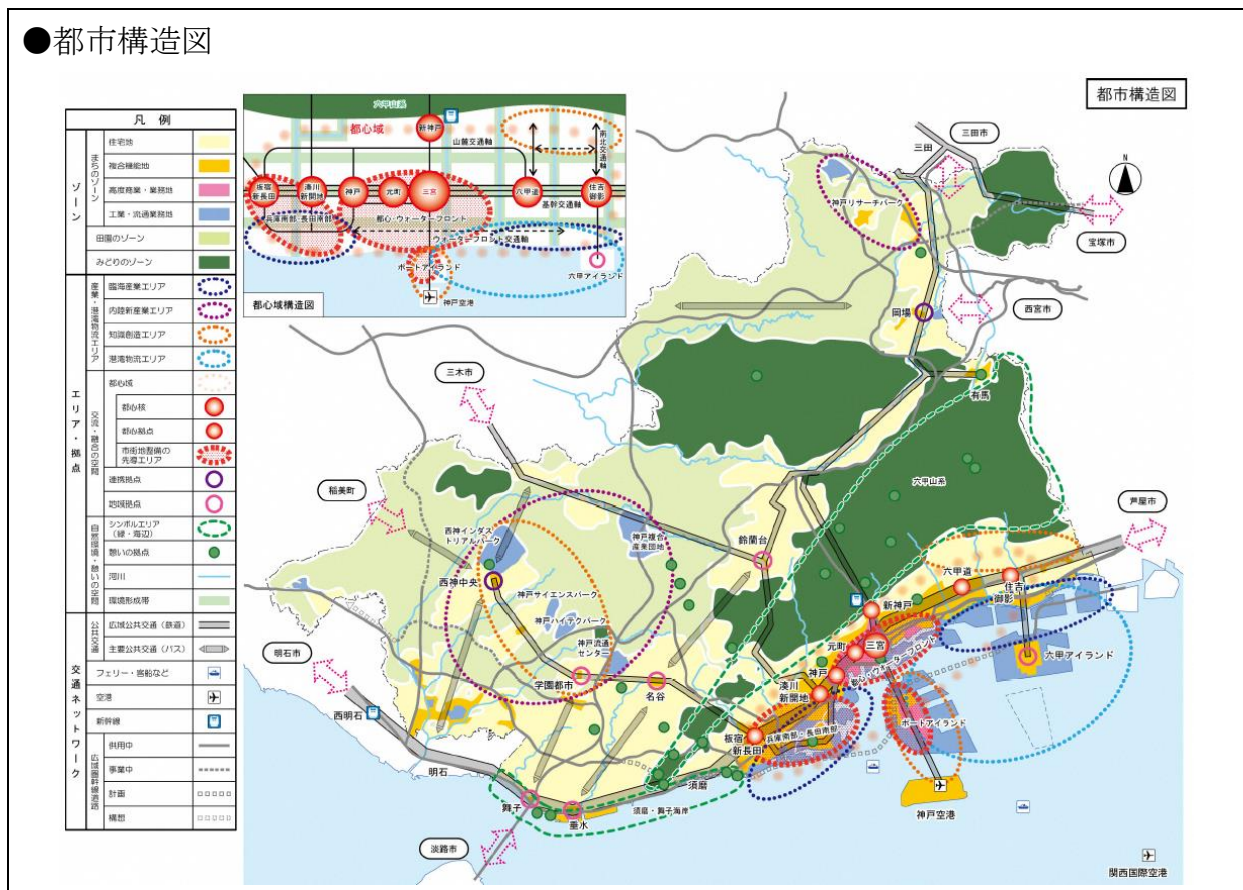
2) 神戸市都市計画マスタープラン

神戸市基本計画と連携・相互補完し、都市空間づくりに関す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」としての位置付けも有する。

●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

- 1 魅力的な仕事の創出と産学連携による経済成長
- 2 妊娠・出産・子育て支援と特色ある教育環境の充実
- 3 多様な文化・芸術・魅力づくり
- 4 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
- 5 安心・健康でゆとりあるくらしの実現
- 6 将来にわたって持続可能な都市空間・インフラ
- 7 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、神戸市の目指す都市空間と、それに向けた取組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おおむね 50 年先である。

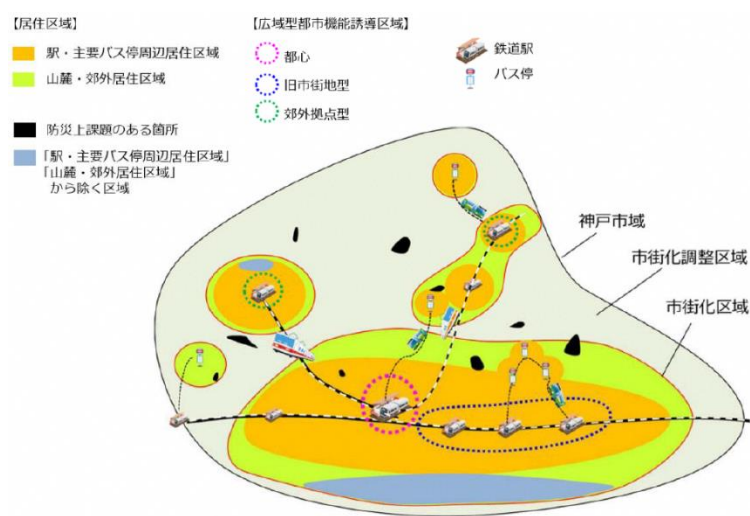
●計画のねらい

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、都市交通に関す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。

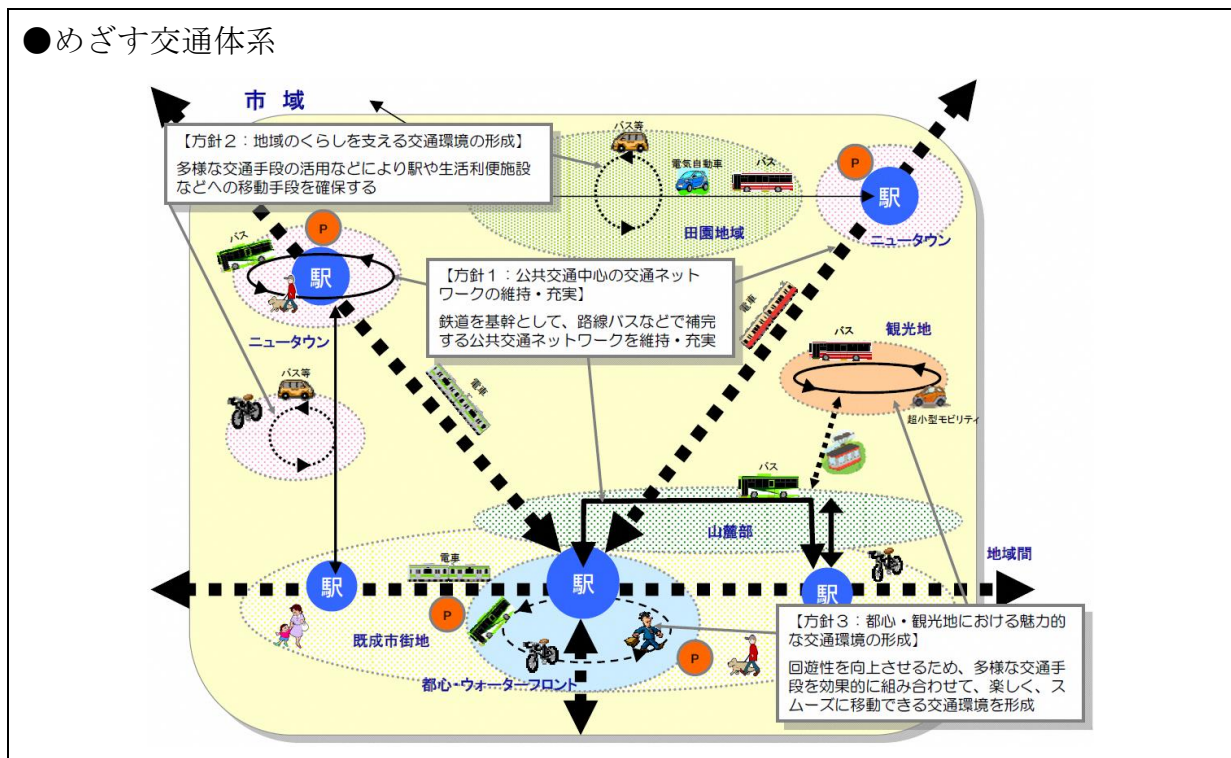
●めざす交通環境

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、すべての人にやさしくくらしやすいまち、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せられた、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踏まえ、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。

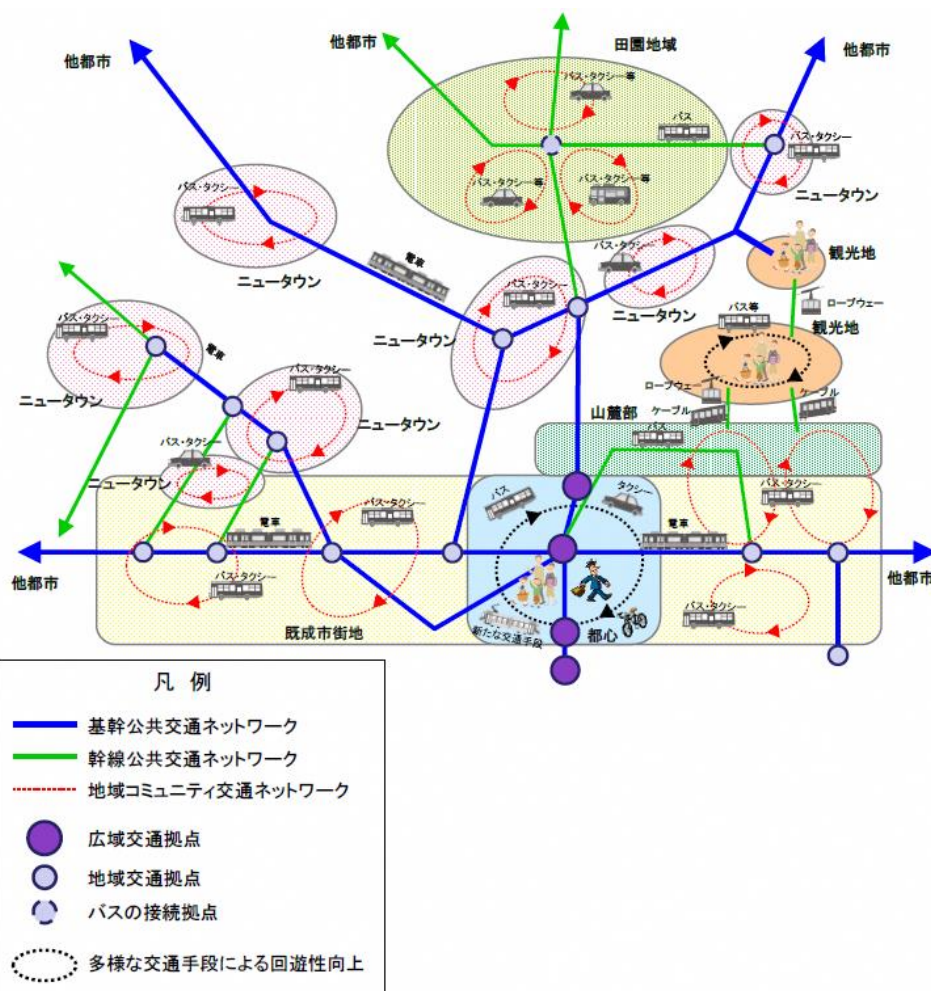
●基本方針

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さまざまな課題が山積するなか、これまで市民と行政がとも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、2029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、これからのまち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）による協働のまちづくり～

●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、社会増減の均衡と同時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。

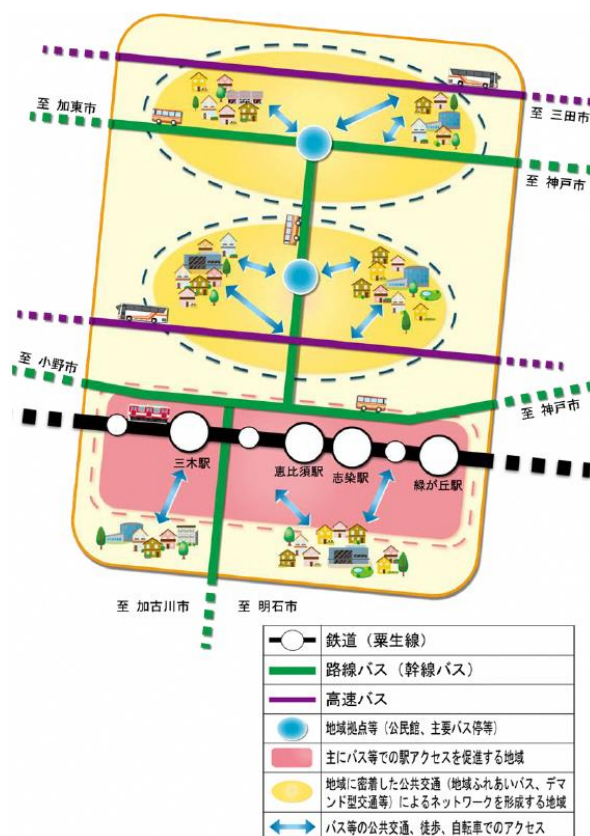
●目標

住み続け、訪れたい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、2022年度から2030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ーNEXT STAGEー

●将来像

ー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プラン

2025年を目標年次としている。

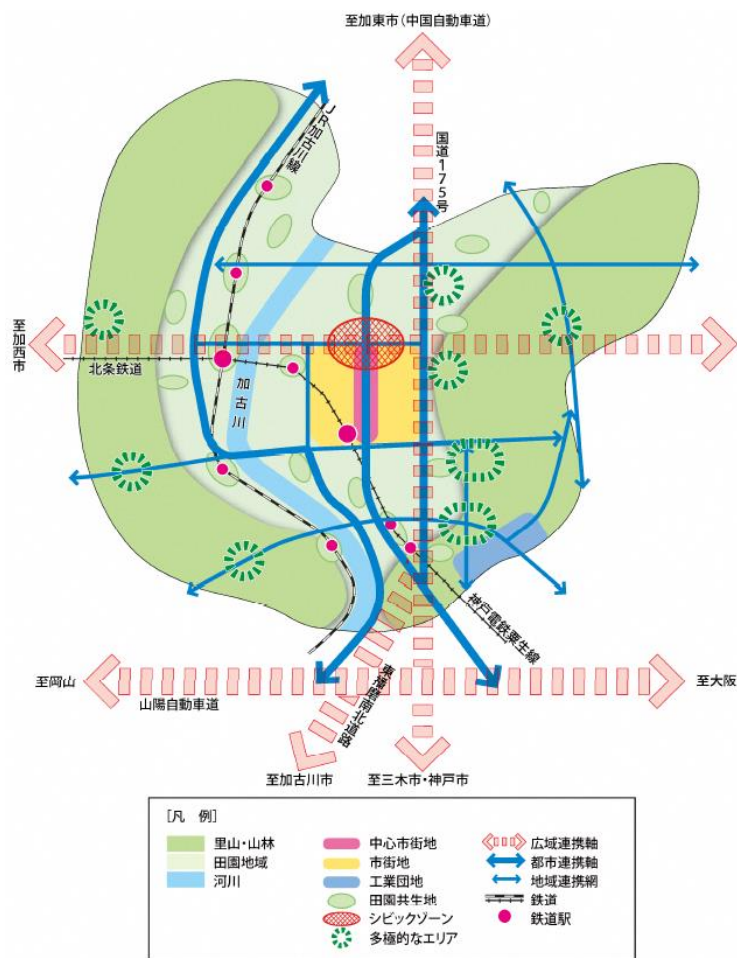
●基本目標

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、2022年度から2025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在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、2026年3月までを計画期間としている。

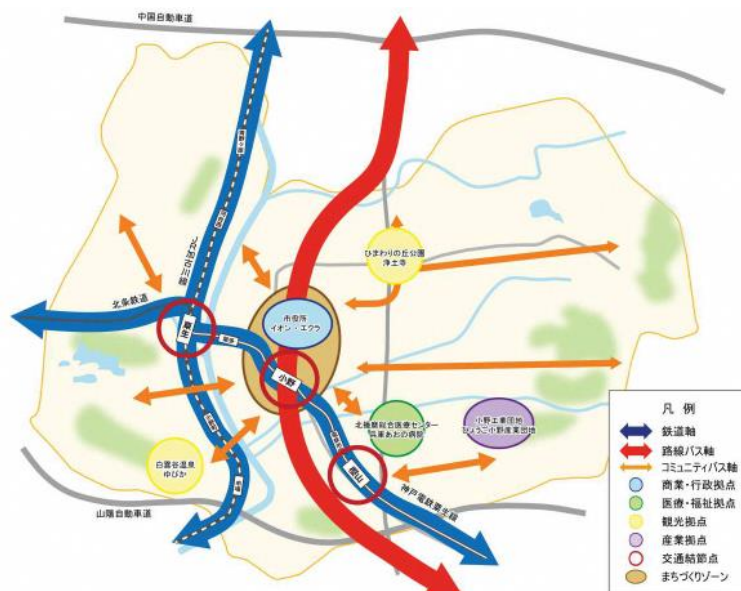
●基本理念

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、2022 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においては、「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。神戸市西区において、「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。

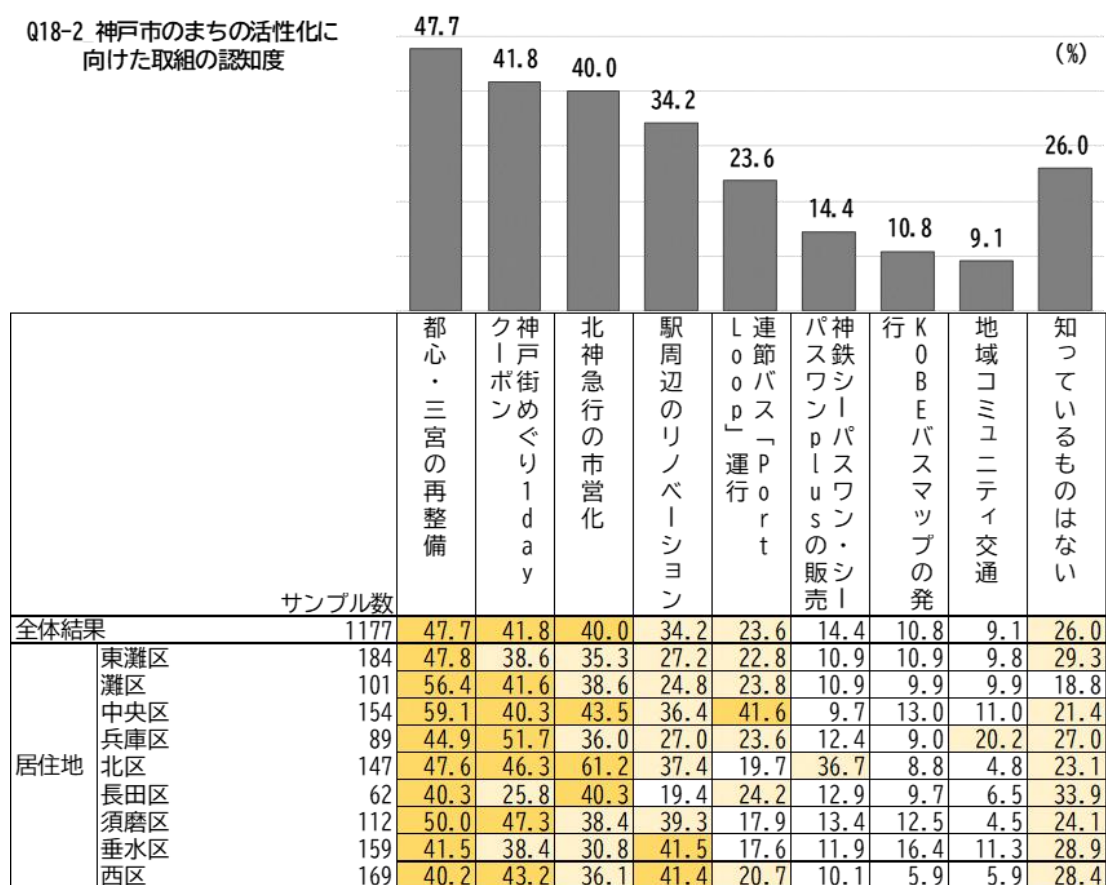


図 4-1 まちの活性化に向けた取組の認知度（神戸市）

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、「より利用しやすい駐車料金」が全体で最も多く、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、栗生線沿線地域（三木、三木南、緑が丘、自由が丘及び青山地域）においても「より利用しやすい駐車料金」の割合が高くなっている。

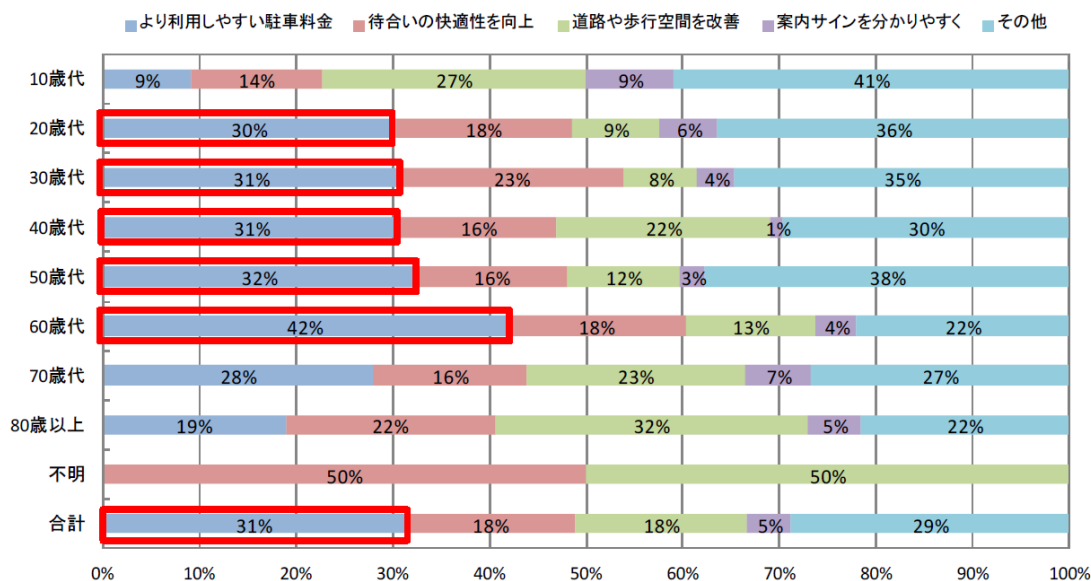


図 4-2 鉄道利用時の不便な点・改善要望（年齢別）（三木市）

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

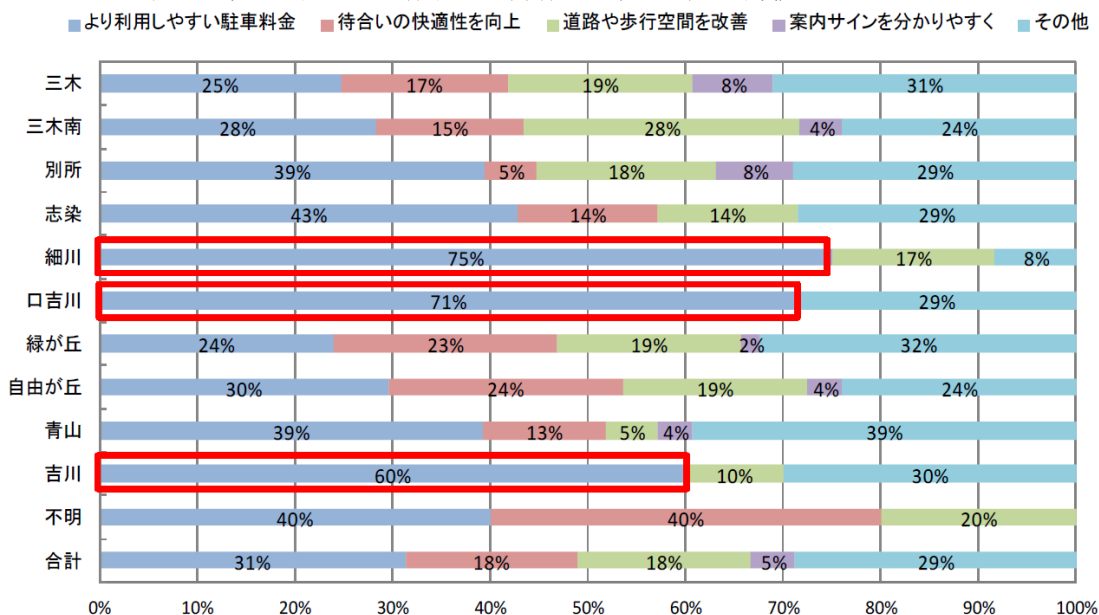


図 4-3 鉄道利用時の不便な点・改善要望（地域別）（三木市）

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) 栗生線を未来に残すための利用意向

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

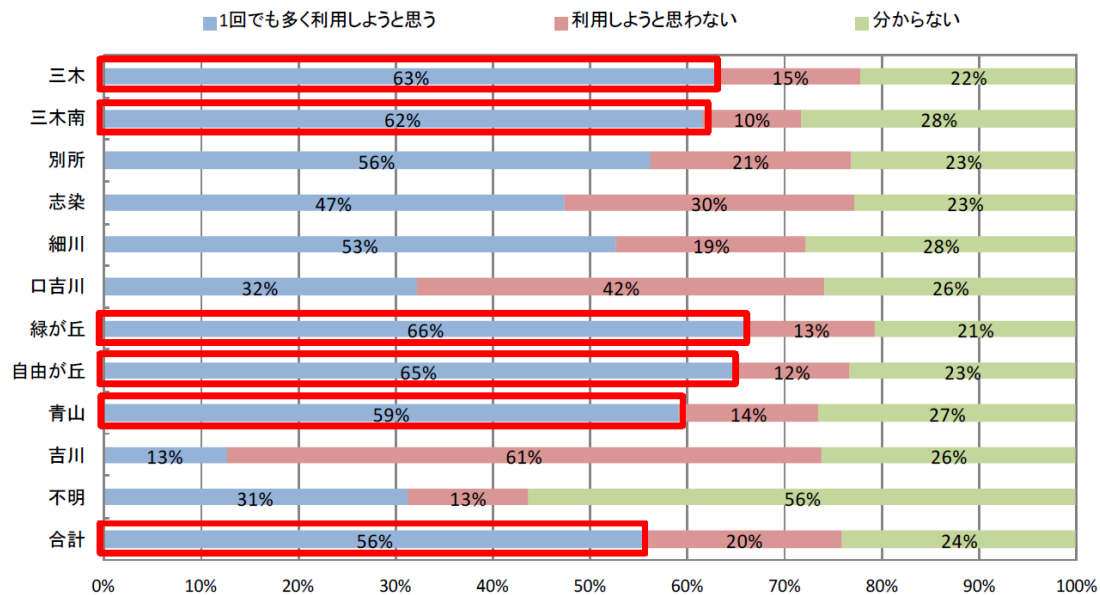


図 4-4 栗生線を未来に残すための利用意向（三木市）

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、「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」が全体のうち約 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。

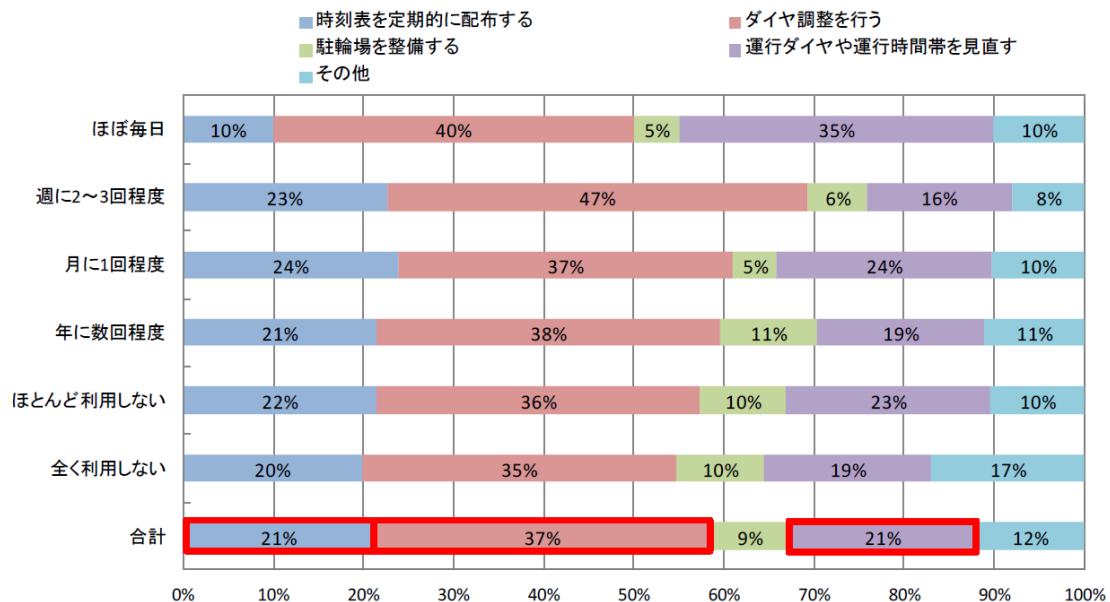


図 4-5 バスをより利用しやすくするための施策（三木市）

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、「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」が全体の中で最も多く約 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であるが、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である。

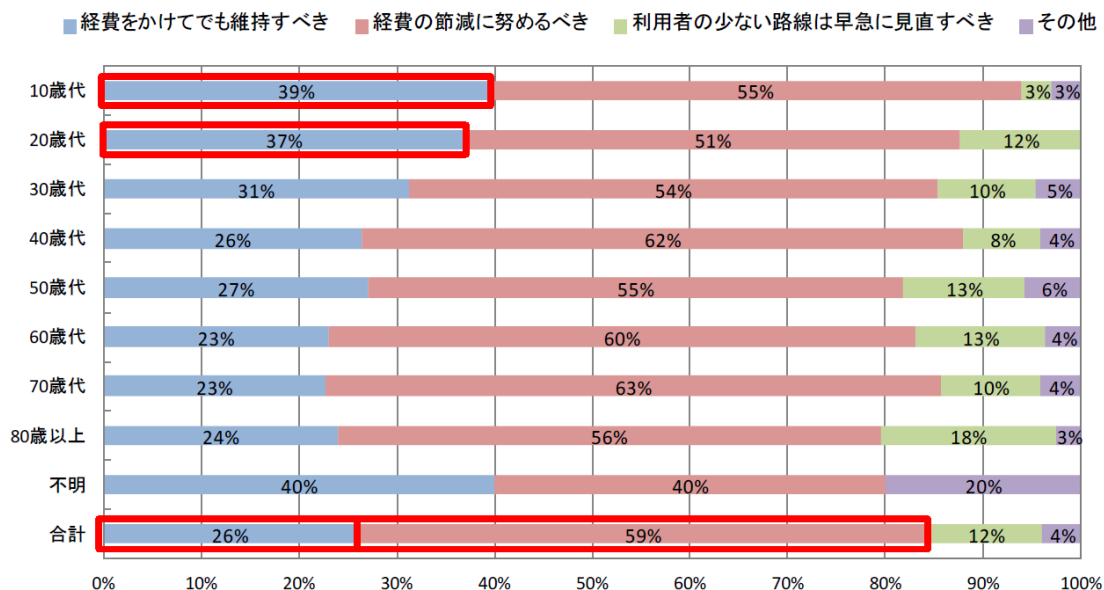


図 4-6 公共交通の維持及び経費（年齢別）（三木市）

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

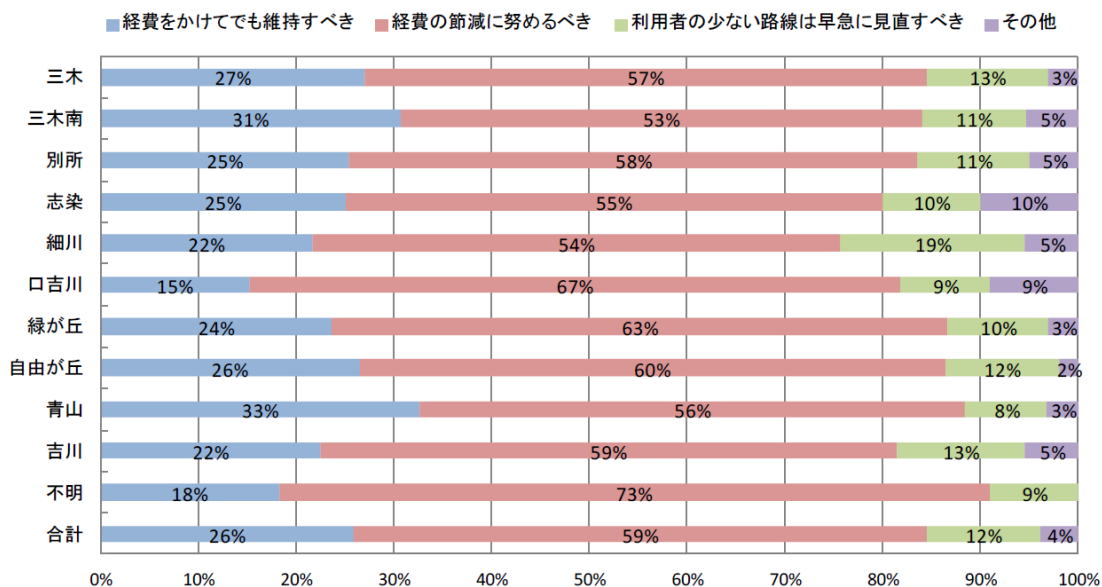


図 4-7 公共交通の維持及び経費（地域別）（三木市）

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や要望等の聞き取りを行った。
- ・三木南地域（栗生線沿線地域）では「地域から駅へのアクセス手段の確保」、青山地域（栗生線沿線地域）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
 ※神戸電鉄栗生線に関連する内容のみ抜粋

(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、乗換えなどが分からないので、小野市独自の乗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) コミュニティバスの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かた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、乗継ぎ方法が分からない。
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・小野市の問題点やニーズ等を次のとおり整理した。

問題点・ニーズ等
・ 粟生線沿線地域では、粟生線を1回でも多く利用しようと思う割合が高く、粟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「居住地から粟生線へのアクセス手段の確保」、「粟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。
・ 過年度の計画において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 神戸電鉄栗生線活性化協議会委員の意見の整理

神戸電鉄栗生線活性化協議会では、今後の栗生線活性化策の議論の題材とするため、協議会委員に「神戸電鉄栗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）で結果報告した内容から、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、以下の設問の回答内容から、栗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「既に取り組まれている施策と神戸電鉄栗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「栗生線の更なる利用促進のために今後必要な施策」
- ・問4「栗生線の更なる利用促進のために神戸電鉄栗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 神戸電鉄栗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）

（神戸電鉄栗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	日常利用に対する MM	・栗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	・自治体職員の業務移動だけでなく通勤移動での栗生線利用促進 ・企業への栗生線通勤利用の呼びかけ
	非日常の MM	【自転車観光との連携】 ・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 ・栗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～栗生駅など広域に） 【地内イベントとの連携】 ・地域イベントと連携したイベント列車・臨時列車の運行 ・地域イベントでの栗生線利用の PR 【子育て世代】 ・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月神戸電鉄栗生線の更なる利用促進に向けたアンケート調査結果（神戸電鉄栗生線活性化協議会）

※第41回神戸電鉄栗生線活性化協議会（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	・鉄道とバスの連携・役割分担の明確化
	交通結節点の強化	・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 ・駅施設的美装化（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	・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	駅周辺のまちづくり	・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
	観光資源へのアクセス手段	・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
	企業立地を支える公共交通網	・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
	交通結節点でのにぎわい創出	・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	・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41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を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) 駅的美装化については、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を結ぶ区域について実施した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的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や利用促進、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）三木市の緑が丘地域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。駅前の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や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等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、恒常的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の実施のほか、地元団体が定期的に朝市を開催するなど、駅前の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げ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地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、校外学習での栗生線利用への補助、バスの乗り方教室、神鉄トレイ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「栗生線&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栗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、「栗生線サポーターズくらぶ」の運営サポート等を通じ、地域住民の栗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重要であり、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）栗生線サポーターズくらぶなど、住民の自主的な取組や組織・団体の主体的な取組のサポートを通じて、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は、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、地域住民の栗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、沿線外からの栗生線利用の増加や、栗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、沿線住民による栗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乗車券や、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のうち平成 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		①鉄道とバスの連携強化												
鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成		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	10,000部	15,000部	15,000部	15,000部	10,000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	○			
				「三木市公共交通総合時刻表」の作成	—	—	35,000部 (全戸配布)	5,000部 (全戸回覧)	4,000部 (全戸回覧)					
				市内公共交通総合時刻表の作成(小野市)	市内全戸配布	—	21,000部	—	21,000部					
		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)	継続運行			公共交通による駅へのアクセス性向上			○			
				駅と観光拠点を結ぶバスのダイヤ調整	「ネスタリゾート神戸(電車・バス＆プール)格安クーポン【土日祝日・お盆期間限定】」の販売に伴い、緑が丘駅からネスタリゾート神戸を結ぶバス路線のダイヤ改正を実施し、乗継時間を最大25分短縮(R元. 7. 13)			公共交通全体の利便性向上により、公共交通を利用した施設へのアクセスを動機付け			○			
		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	2,532台	2,459台	2,409台	1,991台	2,335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	○		
					小野第2	815台	798台	659台	231台	471台				
					三木	3,687台	3,718台	3,569台	2,357台	3,207台				
	恵比須			5,997台	5,535台	5,463台	3,207台	2,983台						
	広野ゴルフ場前			2,346台	2,038台	2,066台	1,168台	1,394台						
	押部谷			1,441台	1,130台	1,060台	551台	738台						
	(合計)			16,818台	15,678台	15,226台	9,505台	11,128台						
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) 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)					駅前空間の快適性が向上	○					
6	(3) 駅的美装化の検討	駅的美装化の検討および実施	・押部谷駅、広野ゴルフ場前駅、大村駅及び葉多駅で駅舎の背壁等の塗り替えを実施(H30. 3. 31) ・鈴蘭台西口駅トイレの洋式化及びトイレ壁面等の改修並びに樫山駅ホームの柱、背壁等の補修及び上りホームのベンチの交換を実施(H31. 3. 31) ・押部谷駅におけるポスターグリップの設置及び壁面等の塗装並びに粟生駅におけるポスターグリップの設置を実施(R2. 3. 31) ・栄駅におけるトイレの改修、志染駅における背壁の改修、樫山駅におけるベンチ及びベンチ背壁の改修並びにベンチ端部に係る防風及び防雨のための袖仕切りの設置(R3. 3. 31) ・恵比須駅及び市場駅におけるベンチ背壁の改修(R4. 3. 22) ・(参考)花山駅及び大池駅の駅舎・駅前広場の再整備並びに駐輪場整備(神戸市)					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) 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）					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	・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(平成28年度) ・コミュニティタクシー「おでかけ号」の試験運行を実施(H30. 4. 2～6. 30・H30. 9. 3～H31. 3. 31) ・コミュニティタクシー「おでかけ号」本格運行を実施(R2. 1. 1～) ・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に変更し、運行を継続(三木市)					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) 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	984百万円	919百万円	562百万円	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	○	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				
		車両更新に係る独自補助(三木市)	22百万円	22百万円	20百万円	—	—		×					
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	—	—	輸送サービスの改善に寄与	○					
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	昼間時間帯における志染駅～三木駅区間の増便	—	—	上下各4便 (R2. 3. 14～)	上下各4便	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	○					
		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(補助額　R2年度:81百万円、R3年度:105百万円)	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											
方針２		①駅を中心としたまちづくりの推進												
まちづくりと連携した地域公共交通網の形成		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					駅前の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備工事を実施(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														
				H29	H30	R1	R2	R3										
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																	
18	(2) 観光資源、観光拠点の活用、大型集客施設の誘致推進	ネスタリゾート神戸と連携し、「電車＆プール格安クーポン【平日限定】」を販売	ネスタリゾート神戸及び神姫ゾーンバスと連携し、「ネスタリゾート神戸(電車・バス＆プール)格安クーポン【土日祝日・お盆期間限定】」を販売	「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、栗生線及び沿線地域の観光施設の一体的な利用促進を実現	「神鉄おもてなしきっぷ」の神戸市営地下鉄版を新設、従来店舗に加え「あいな里山公園」とも連携し、栗生線及び沿線地域の観光施設の一体的な利用促進を実施													
19	(3) 案内サインの多言語化																	
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																	
④ー１交通結節点におけるにぎわいの創出（沿線内）																		
21	(1) 駅の空きスペースや駅前空間の活用																	
22	(2) 駅周辺のにぎわい創出	鈴蘭台駅前再開発工事の推進(神戸市)																
		三木駅の再生(三木市)																

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										
					H29	H30	R1	R2	R3						
③楽しいく非日常＞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	粟生線乗ろうDAY！プログラム	・ 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	○										
		その他	・ 三木鉄道記念公園納涼夕涼み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		・ 三木鉄道記念公園納涼夕涼み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、地域参加企画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	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	・ 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	・ 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)												
		七タにちなんだ駅の装飾と列車の運行	・ 駅における短冊の展示及び装飾 ・ 七タ列車の運行(6～7月) ・ 短冊の展示等に協力した保育園及び幼稚園 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 ※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												
		クリスマス装飾列車の運行	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 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	粟生線全線開業65周年記念事業の実施	・ 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	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								
		④企画乗車券等の販売による公共交通の利用促進													
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1DAY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	－	－	高齢者層の利用増加に寄与	○						
		神鉄シーバスワン・神鉄シーバ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								
		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								

＜取組効果の検証を踏まえ、本計画に盛り込むべき事項について＞

神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の取組効果の検証を踏まえ、同計画に基づき実施した事業のうち、より一層の推進が特に必要と考えられる事業や、同計画に十分に盛り込まれていない事業について、次のとおり整理する。

本計画においては、従来の取組の継続実施に加えて、これらの内容を新たに盛り込むことにより、計画の内容や計画に基づく事業の充実化を図り、公共交通の利用促進につなげていくこととする。

・ 徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備やサイクリングとの連携

→網形成計画では、交通結節点のバリアフリー化の観点から歩行者空間の改善について言及されていたが、駅・駅前空間・アクセス環境の快適性の向上の観点から、徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備についても盛り込む必要があると考えられる。

→特に、網形成計画では自転車との連携の視点が不足していたため、本計画においては、前述の自転車による駅へのアクセス環境の整備に加えて、サイクリングとの連携を新たな取組として追加する必要があると考えられる。

・ パーク＆ライド駐車場の活用

→網形成計画では、粟生線利用者への割引制度を導入したパーク＆ライド駐車場の活用により、交通結節点としての駅の機能を強化してきたが、いずれの実施駅においてもパーク＆ライド駐車場の利用者数は減少しており、公共交通への利用転換を一層推進していく必要がある。

→そこで、本計画では、継続的な周知 PR だけでなく、イベントとの連携や新たな特典付与など、パーク＆ライド駐車場の新たな利用促進策を検討する。

・ ICT 技術活用の充実

→近年、公共交通の情報提供・決済・目的地におけるクーポン提供等の一連のサービスが一体となった仕組みづくり (MaaS) が進展してきており、こうした ICT 技術を活用した新しい取組の導入検討も進めていく必要があると考えられる。

・ 子育て世代や若者世代に向けた情報発信の強化

→網形成計画では、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として、子育て世代をターゲットとした取組を実施してきたが、粟生線利用者数は依然として減少傾向にあり、子育て世代はもとより、若者世代に向けた情報発信も一層強化していく必要があると考えられる。

・ 高校生に対するモビリティ・マネジメントの実施

- 網形成計画では、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として、地域の高校との協働に取り組んできた。
- 本計画では、こうした取組に加え、高校との更なる連携強化を図り、高校生に対する公共交通の利用啓発を行い、通学や休日外出時における公共交通の利用等を促す必要があると考えられる。
- また、高校を卒業して進学・就職する近い将来においても公共交通を積極的に利用することが、栗生線という地域資産を次世代（後輩）に残していくことにつながるという意識の醸成を図る。

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	H28 年経済センサス 5.1 万人※3				
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	598 万人
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※5 (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 ※6	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)	

※1 緑が丘駅、志染駅及び檜山駅の毎年 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ないため、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 「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。

※6 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編成分）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）表記と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）及び小野工業団地・小野流通等業務団地（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樫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、粟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。

しかしながら、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。

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に基づき整理した粟生線沿線地域における現状の問題点を踏まえ、神戸電鉄粟生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のとおり示す。

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		
移動	自動車分担率の増加	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
人口	就業人口の減少		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	就学人口の減少		
移動	神戸市都心部への移動需要	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
土地利用	駅周辺の市街化調整区域の残存		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
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		
人口	少子高齢化に伴う駅周辺の人口減少	交通事業者	交通事業者の経営環境が悪化する中に おいても安全で安定した輸送サービス提 供への対応が必要
移動	パーク＆ライド駐車場利用台数の低下		環境にやさしい公共交通サービスが必要
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

＜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。したがって、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、平日昼間時間帯を中心に、高齢者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。一方、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、さまざまな用途の施設が立地しており、医療機関などには駅から路線バス・病院送迎バスの運行があり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みられる。

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のにぎわいづくりや活性化が課題となっており、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、駅周辺の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一層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り、沿線地域から神戸都心部方面への交通手段として、神戸電鉄や神姫バスが運行している。しかしながら、神戸電鉄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

沿線地域には鉄道や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り、鉄道・バスの分担率は減少傾向にある。自動車分担率が増加すると、道路渋滞が顕著となり、交通事故の発生頻度が増加し、また、公共交通需要の低下によるサービス水準の更なる引下げが引き起こされるおそれがあり、地域社会にとって望ましい姿ではないと考えられる。更に、高齢化の進展による高齢ドライバーの増加が考えられる中で、公共交通の利用方法が分からないなどの理由から、免許返納後に自動車から公共交通へ安心して転換できないといった懸念の声も想定される。

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が悪化する中においても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。更に、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いる。

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など、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、地域住民などがそれぞれの役割を果たし、地域の公共交通の維持・存続に向けて積極的に関与す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、だれ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。

このことから、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”～

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の目標・理念に向け、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、下図のとおりである。すなわち、鉄道駅と地域の拠点（住宅地、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、路線バス、コミュニティバス、タクシー、その他地域交通などを整備するとともに、交通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のことである。

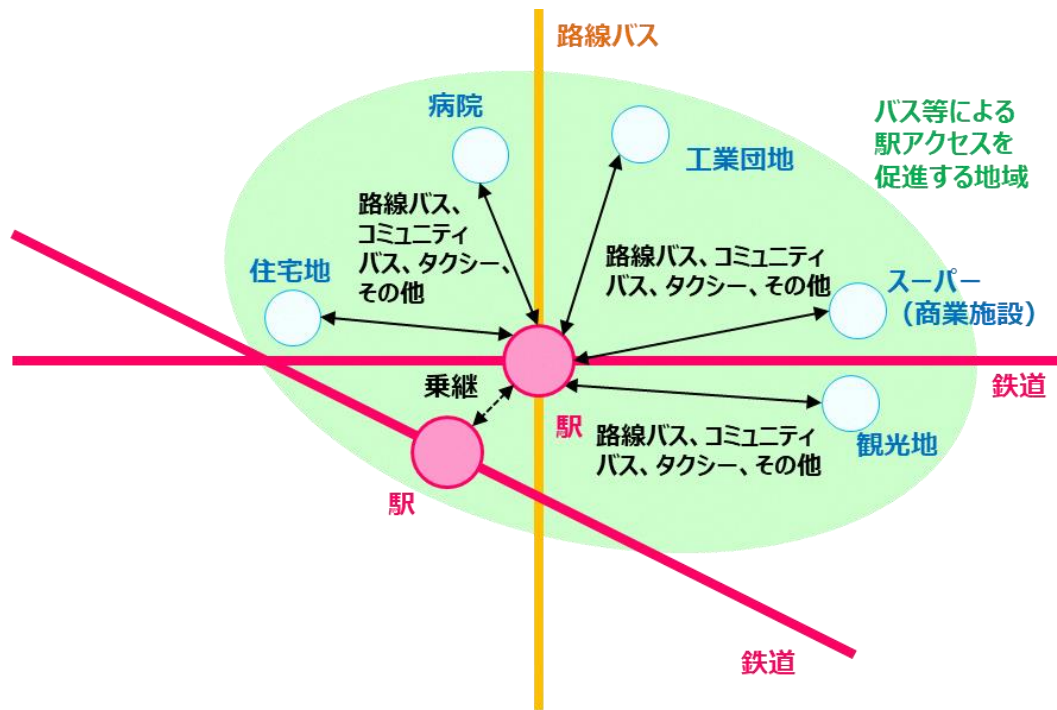


図 7-1 鉄道を軸とした地域公共交通ネットワークの概念図

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

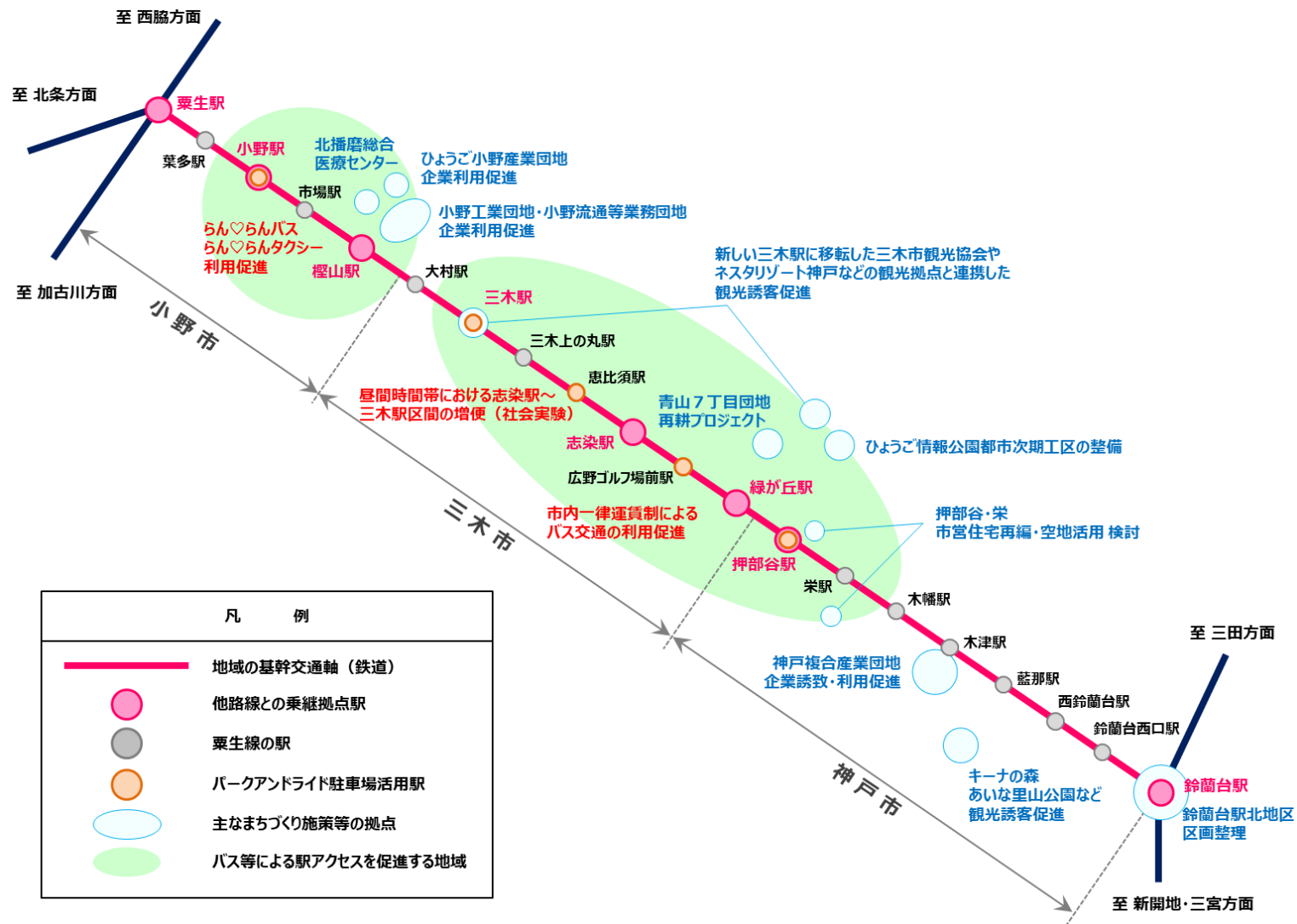


図 7-2 粟生線沿線地域が目指す将来の姿

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、駅前時間貸パーク＆ライド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とともに、適正な運行形態や持続可能な運営形態についても検討を行う。

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、駅と事業用地を結ぶ公共交通のアクセス性を向上し、通勤利用などの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ほか、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、栗生線への愛着心を向上する。

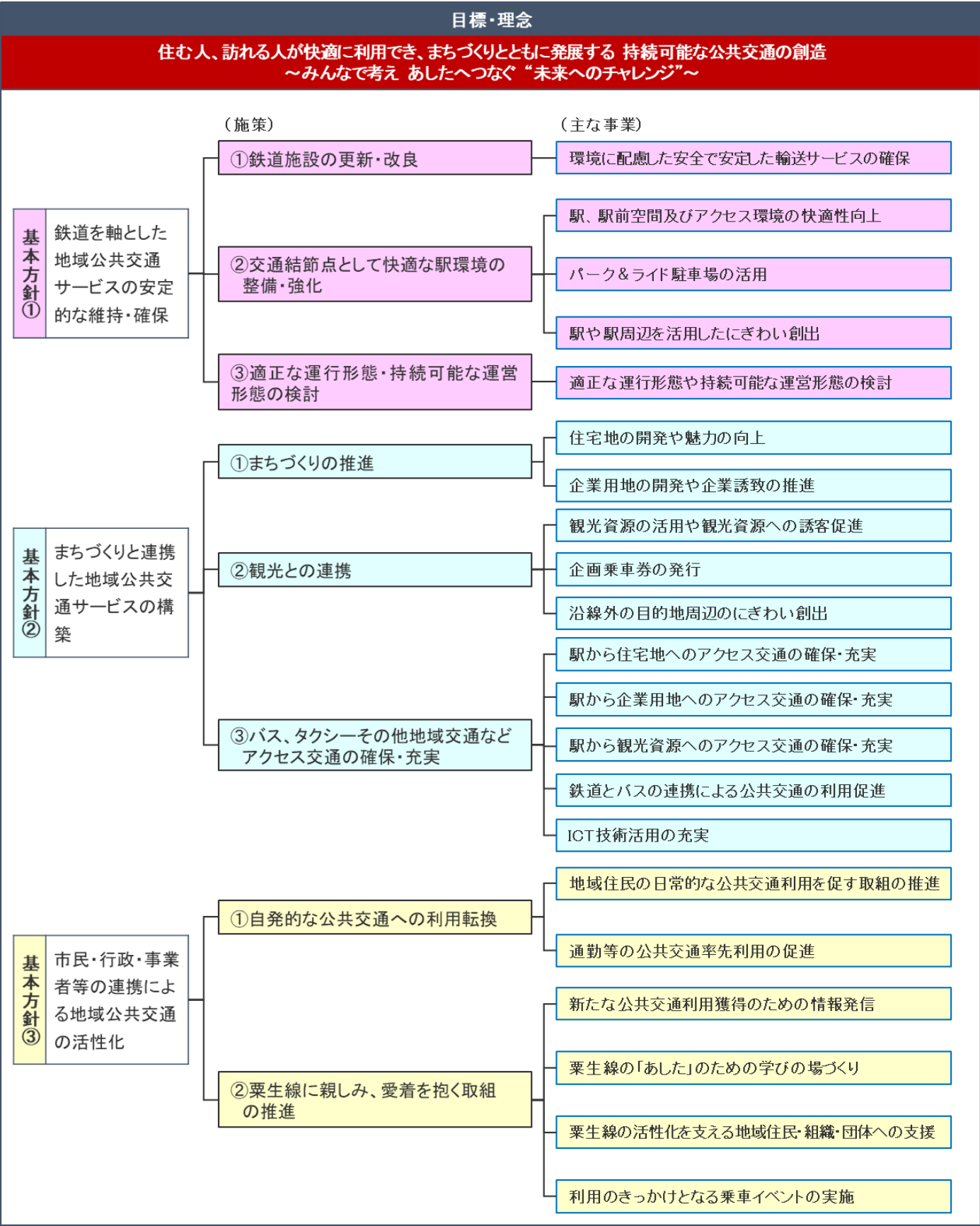
併せて、栗生線の活性化を支える地域住民・組織・団体の主体的な取組を支援し、地域住民による公共交通の利用促進活動を推進する。

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

現状の問題	
人口	人口減少や少子高齢化の進行
公共交通	公共交通利用者数の減少
移動	住民の外出頻度の低下
移動	自動車分担率の増加
人口	就業人口の減少
人口	就学人口の減少
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
人口	少子高齢化に伴う駅周辺の人口減少
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

地域の交通の課題	
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
	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
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
	駅周辺のにぎわいづくりや活性化 のための対応が必要
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
	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
交通事業者	交通事業者の経営環境が悪化する中においても 安全で安定した輸送サービス提供 への対応が必要
	環境にやさしい公共交通サービス が必要



8. 主な施策及び事業

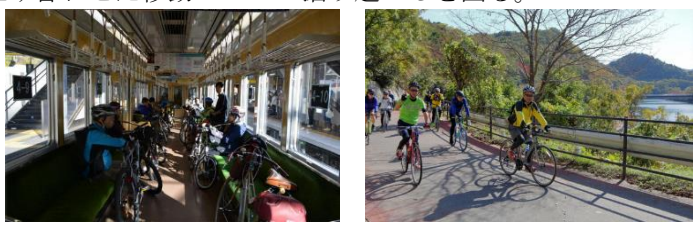
8-1 取り組むべき事業

目標・理念及び基本方針を達成するため取り組むべき事業を次に示す。

表 8-1 取り組むべき事業一覧

基本方針	施策	主な事業	取組事例	事業期間					実施主体			新規/継続
				R5	R6	R7	R8	R9	行政	交通事業者	地域住民等	
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	●				▶		○		継続
			鉄道安全輸送設備補助による支援	●				▶	○			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	●				▶	○	○		継続 (内容発展)
			駅前広場（ロータリー）、バス・タクシー乗り場等の整備・活用、キス＆ライドの推進	●				▶	○	○		継続
			徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備	●				▶	○	○		新規
			サイクリングとの連携	●				▶	○	○	○	新規
			駅・駅前空間のバリアフリー化	●				▶	○	○		継続
			駅の案内表示の多言語化	●				▶	○	○		継続
		パーク＆ライド駐車場の活用	パーク＆ライドの利用促進	●				▶	○	○	○	継続 (内容発展)
				●				▶	○	○	○	継続
	③適正な運行形態・持続可能な運営形態の検討	適正な運行形態や持続可能な運営形態の検討	駅空きスペースの活用やオープンカフェなどの駅前空間の活用	●				▶	○	○	○	継続
			利用実態に応じた適正な運行形態の検討	●				▶	○	○		継続
			将来にわたって持続可能な運営形態の検討	●				▶	○	○		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	①まちづくりの推進	住宅地の開発や魅力の向上	駅周辺の再開発の検討や区画整理事業の推進	●				▶	○			継続
			住宅地開発、市営住宅再編	●				▶	○			継続
			企業用地の開発や企業誘致の推進	●				▶	○			継続
			企業用地の開発、企業誘致の推進	●				▶	○			継続
	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
			観光事業と連携した企画乗車券の発行	●				▶	○	○	○	継続
			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
		沿線外の目的地周辺のにぎわい創出	都心再開発	●				▶	○			継続
				●				▶	○			継続
	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)
				●				▶	○	○		継続
		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
				●				▶	○	○		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
				●				▶	○	○		継続
	ICT技術活用の充実	鉄道とバスのダイヤ調整	鉄道とバスの乗継割引など、公共交通の連携によるお得な運賃設定の検討	●				▶	○	○		継続
				●				▶	○	○		継続
				●				▶	○	○		継続
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	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	●				▶	○	○	○	継続
			鉄道とバスの総合時刻表の発行等による公共交通ダイヤの情報発信	●				▶	○			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	●				▶	○	○	○	継続
			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
			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
	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	子育て世代や若者世代に向けた情報発信の強化	●				▶	○	○		新規
			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
		粟生線の活性化を支える地域住民・組織・団体への支援	粟生線サポーターズクラブの運営支援	●				▶	○	○	○	継続
			利用促進補助金制度による支援	●				▶	○		○	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	●				▶	○	○	○	継続
			交通事業者が主体となって開催する各種イベントの充実	●				▶	○	○		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

施策		① 鉄道施設の更新・改良				
施策内容		基幹となる鉄道施設の効果的・効率的な更新等により、鉄道資産の維持・更新コストの低減や安全性の確保、利便性の向上を図る。				
主な事業	取組内容	○ 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】 国庫補助を最大限に活用しながら、鉄道車両や駅務機器等の更新・改良を実施し、環境にも配慮した安全で安定した輸送サービスを確保する。				
						
		新型車両の導入		レール・道床交換		
						
	法面防災		橋梁補修			
		【鉄道安全輸送設備補助による支援】 上記の鉄道車両や駅務機器等の更新・改良に対して、国庫補助だけでなく、関係自治体から鉄道安全輸送設備補助により支援を行うことで、安全で安定した輸送サービスの確保のための鉄道資産の維持・更新にかかる事業者のコスト負担の軽減を図る。				
事業期間	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度	
		新型車両の導入				
	関連自治体からの支援、更新・改良の実施					
実施主体	・ 行政 ・ 交通事業者					

施策	② 交通結節点として快適な駅環境の整備・強化	
施策内容	駅・駅前空間の整備やパーク＆ライド駐車場の活用により、交通結節点として快適な駅環境の強化を図る。 また、駅・駅前空間を活用して、交通結節点におけるにぎわいの創出を図る。	
主な事業	取組内容	○ 駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上 【駅的美装化】 公共交通利用者が駅の利用時や駅での待ち時間を快適に過ごせるよう、駅的美装化（駅舎の柱、背壁、トイレ及びベンチ等の老朽箇所の改修）などの取組を実施する。 なお、駅的美装化等の実施に当たっては、沿線自治体のふるさと納税も活用し、事業者の負担軽減を図るとともに、地域住民や駅利用者などの意見やニーズを反映するよう検討し、快適性の向上のみならず、栗生線への愛着心の向上も図る。 ※例：市場駅（R4、背壁改修及び柱塗装）  施工前 施工後 【駅前広場（ロータリー）、バス・タクシー乗り場等の整備・活用、キス＆ライドの推進】 駅前空間として、駅前広場（ロータリー）、バス・タクシー乗り場等の整備及び活用により、交通結節点として駅の機能を強化し、公共交通の乗継利用を推進するとともに、地域住民が自動車で送迎しやすい駅前空間の整備及び活用により、キス＆ライドを推進する。 ※例：三木駅（R4）  ロータリーの整備 バス乗降場の整備 タクシー乗降場の整備 【徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備】 駅にアクセスする歩道・自転車道の整備や、利用者のニーズを踏まえた快適な駐輪場の整備等を検討し、徒歩や自転車による駅へのアクセス性を向上する。  駐輪場の整備 歩道の整備 【サイクリングとの連携】 イベント列車「サイクルトレイン」の運行などを通じて、鉄道と自転車の利用を組み合わせた移動ニーズの掘り起こしを図る。  サイクリングとの連携事例（サイクルトレイン）

主な事業

取組内容

【駅・駅前空間のバリアフリー化】

駅・駅前空間（周辺道路・歩道も含む。）のバリアフリー化を検討し、だれもが利用しやすい駅・駅前空間を整理する。

優先乗降場の整備

【駅の案内標示の多言語化】

訪日外国人旅行者（インバウンド）の移動を円滑にし、外国人利用者の利用促進を図るため、駅施設等の案内標示の多言語化を推進する。

○ パーク＆ライド駐車場の活用

【パーク＆ライドの利用促進】

神戸電鉄が駅前で運営しているパーク＆ライド駐車場（時間貸駐車場、6 か所、駐車可能台数 97 台）では、粟生線利用者への駐車料金の割引サービスを実施している。

パーク＆ライド駐車場の利用促進のため、広域時刻表や沿線自治体の広報紙などにおける周知 PR の実施や、イベントとの連携や特典付与等による新たなパーク＆ライド促進策の検討を行うなど、自動車から公共交通への利用転換を図る。

なお、新たなパーク＆ライド促進策の検討に当たっては、既存の駐車場の利用促進のみならず、ロータリー等の整備を含めたキス＆ライドの推進や民間駐車場の活用などの他の取組と併せ、自家用車による駅へのアクセス性の向上を総合的な見地から検討する必要があることに留意する。

※パーク＆ライド駐車場の概要

小野（10 台）、小野第 2（8 台）、三木（20 台）、恵比須駅（41 台）、広野ゴルフ場（10 台）、押部谷（8 台）の計 97 台

押部谷駅前駐車場

三木駅前駐車場

小野駅前駐車場

○ 駅や駅周辺を活用したにぎわい創出

【駅空きスペースの活用やオープンカフェなどの駅前空間の活用】

駅の空きスペースを有効活用し、ギャラリーなどを実施するほか、朝市やオープンカフェなど、駅前空間を有効に活用した取組の実施により、交通結節点として駅のにぎわい創出を図る。

恵比須駅前の移動販売車

事業期間

R5 年度

R6 年度

R7 年度

R8 年度

R9 年度

駅・駅前空間・アクセス環境の整備、P&R・K&R の PR

事例研究・制度設計

新たな P&R 促進策の検討

駅・駅周辺を活用した取組の検討・実施

実施主体

- ・行政
- ・交通事業者
- ・地域住民等

施策		③ 適正な運行形態・持続可能な運営形態の検討				
施策内容		利用実態に応じたサービス水準の見直しなど、適正な運行形態や持続可能な運営形態について検討する。				
主な事業	取組内容	○ 適正な運行形態や持続可能な運営形態の検討 【利用実態に応じた適正な運行形態の検討】 利用実態をみながら必要に応じてダイヤ変更や運行本数の見直しを行うなど、適正な運行形態を検討する。 【将来にわたって持続可能な運営形態の検討】 行政負担により増便運行の社会実験を実施する（三木市、令和2年3月～）など、将来にわたって持続可能な運営形態を検討する。 ※三木市では、令和2年3月から実施している志染駅～三木駅区間の昼間時間帯増便の社会実験の期限を、当初の令和4年3月から令和6年3月までに延長している。				
	事業期間	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
		適正な運行形態の検討				
実施主体	志染駅～三木駅間の昼間時間帯増便（社会実験）	持続可能な運営形態の検討				
		・ 行政 ・ 交通事業者				



志染駅～三木駅間の
昼間時間帯増便の社会実験の様子



志染駅～三木駅間の
昼間時間帯増便の社会実験の様子

施策		① まちづくりの推進					
施策内容		駅周辺における定住促進や企業誘致など、駅を中心としたまちづくりを推進し、公共交通の利用者数の増加を図る。					
主な事業	取組内容	○ 住宅地の開発や魅力の向上 【駅周辺の再開発の検討や区画整理事業の推進】 駅周辺の再開発の検討や、駅周辺又は駅への公共交通アクセス性の高い地域における区画整理事業を推進し、駅周辺のにぎわいを創出するとともに、定住促進及び公共交通の利用者数の増加を図る。 なお、駅周辺の再開発に当たっては、行政、交通事業者及び地域住民等の関係者が一体となって取り組む必要がある。 ※例：鈴蘭台駅北地区の区画整理 令和2年10月に事業完了した鈴蘭台駅前再開発事業に引き続き、土地区画整理事業により「鈴蘭台幹線北区间（鈴蘭台～小部小西交差点）」の整備を進める。  神戸市 (鈴蘭台駅北地区の区画整理) 【住宅地開発、市営住宅再編】 地域特性を活かした住宅地の整備に対応した公共交通網の充実により、駅周辺又は駅への公共交通アクセス性の高い地域への人口集積策を検討する。 ※例：神戸市／押部谷及び栄の市営住宅の再編等の検討 三木市／青山7丁目団地再耕プロジェクト   三木市（青山7丁目団地再耕プロジェクト） ○ 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】 地域特性を活かした企業用地を開発するとともに、新たな企業誘致を推進し、就業人口・従業員人口の増加による公共交通の利用者数の増加を図る。 ※例：神戸市／神戸複合産業団地への企業誘致等 三木市／ひょうご情報公園都市次期工区の整備等 小野市／ひょうご小野産業団地、小野工業団地・小野流通等業務団地への企業誘致等  三木市（ひょうご情報公園都市次期工区の整備）					
		事業期間	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
			鈴蘭台駅北地区の区画整理など				
			青山7丁目団地再耕プロジェクト、ひょうご情報公園都市次期工区の整備など				
ひょうご小野産業団地の企業誘致の推進など							
実施主体	・ 行政						

施策	② 観光との連携
施策内容	地域の観光資源、観光拠点の活用や、観光事業と連携した企画乗車券の充実により、観光客による公共交通利用の増加を図る。 また、地域住民の外出機会の創出につながる企画乗車券の充実や、目的地となる沿線外のにぎわい創出により、地域住民の公共交通利用回数の増加を図る。
主な事業 取組内容	○ 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】 既存の観光資源の魅力を向上・発信することで、観光資源への誘客を促進し、観光客による公共交通利用の増加を図る。 また、観光資源と連携し、公共交通を利用した新たな旅客誘致施策を検討する。 ※例：ネスタリゾート神戸との連携による誘客促進、新しい三木駅に移転した三木市観光協会による地域の飲食店の活性化の取組 「みきエキバル」パスポート ネスタリゾート神戸 電車&プール 格安クーポン ○ 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】 沿線内外の観光地、飲食店及び宿泊施設等と連携した企画乗車券、地域で開催されるイベント等と連携した企画乗車券、公共交通を利用した外出促進につながる企画乗車券など、各種企画乗車券を継続的に発行し、公共交通の利用を促進する。 また、鉄道とバス、鉄道と他社線鉄道など、他の公共交通と連携した企画乗車券についても検討する。 神鉄おもてなしきっぷ 神鉄おもてなしきっぷ 三木金物まつり 1day チケット 栗生線おでかけきっぷ 【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】 高齢者等を対象にした企画乗車券を発行し、外出機会の創出や公共交通の利用促進を図る。 ※例：神戸市／神鉄シーパスワン・神鉄シーパスワン plus (神戸電鉄の昼間時間帯の利用促進策として、神戸市在住のシニア層を対象に企画乗車券(神鉄シーパスワン・神鉄シーパスワン plus)を発行。) 三木市／神戸電鉄福祉パス (70 歳以上の高齢者や身体障がい者等の公共交通による外出支援及び栗生線の利用促進のため、8 日間有効の神戸電鉄線内フリーパスを発行。) 神鉄シーパスワン 神戸電鉄福祉バス

主な事業	取組内容	○ 沿線外の目的地周辺のにぎわい創出 【都心再開発】 公共交通利用の利便性の高い沿線外の目的地周辺のにぎわいを創出するために、都心・三宮の再開発や新開地の活性化を進めることで、駅へのアクセスバス及び粟生線を利用した自由目的移動の増加を図る。				
	事業期間	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
		観光資源の活用・連携				
		企画乗車券の発行				
		都心再開発の推進				
	実施主体	・ 行政 ・ 交通事業者 ・ 地域住民等				

施策		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
施策内容		住宅地、企業用地及び観光拠点等と駅を結ぶ地域公共交通ネットワークを確保・充実し、各拠点から駅へのアクセス性を向上することで、公共交通の利用者数の増加を図る。 また、公共交通のダイヤ調整や ICT 技術活用により、利用者の利便性を向上する。
主な事業	取組内容	○ 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】 住宅地と駅を結ぶアクセス交通の確保・充実のため、既存バス路線の見直し（増便、ルート変更、駅からの乗継時間の短縮等）の検討や新たなアクセスバスの導入可能性の検討を行い、公共交通による地域住民の移動の利便性を向上するとともに、公共交通の利用者数の増加を図る。 なお、バスだけでなく、タクシーやデマンド型交通などを含めたアクセス交通の確保・充実につながる取組を検討する。 ※例：小野市「らんらんタクシー事業」の取組 運転免許証を持たない高齢者等の交通弱者がタクシーを利用する際に運賃の約半額を助成 ○ 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】 企業用地と駅を結ぶアクセス交通の確保・充実のために、既存バス路線の見直し（増便、ルート変更、駅からの乗継時間の短縮等）の検討や新たなアクセスバスの導入可能性の検討を行い、公共交通による通勤移動や業務移動の利便性の向上を図るとともに、公共交通の利用者数の増加を図る。 ※例：小野市「らんらんバス」匠台ルートの運行



らんらんバス

主な事業

取組内容

○ 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】

観光資源と駅を結ぶアクセス交通の確保・充実のため、既存バス路線の見直し（増便、ルート変更、駅からの乗継時間の短縮等）の検討や新たなアクセスバスの導入可能性の検討を行い、公共交通による観光目的の移動の利便性の向上を図るとともに、観光客による公共交通利用の増加を図る。

なお、バスだけでなく、タクシーやレンタサイクルなどを含めたアクセス交通の強化・充実を検討する。

○ 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】

鉄道とバスのダイヤ改正等の際には関係事業者や行政間の調整を行い、鉄道発着時刻とバス発着時刻の接続の調整を図り、乗継利便性の向上を図ることにより公共交通の利用促進を図る。

【鉄道とバスの乗継割引など、公共交通の連携によるお得な運賃設定の検討】

利用者の利便性の向上を図るため、鉄道とバスの乗継割引など、公共交通の連携によるお得な運賃設定の検討を行う。

※例：神戸電鉄、神姫ゾーンバス及びネスタリゾート神戸が連携した企画乗車券

○ 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】

ICT 技術を活用し、既存の公共交通や新たな移動手段等を組合せ、情報提供、決済、目的地の観光情報やクーポンの提供等を一連の移動サービスとして提供する仕組みである MaaS の導入を検討する。

事業期間

実施主体

R5 年度

R6 年度

R7 年度

R8 年度

R9 年度

住宅地・企業用地・観光資源へのアクセスバスの見直し・新設の検討

鉄道とバスのダイヤ調整・料金体系の検討

事例研究・制度設計

MaaS 導入に向けた検討

・行政

・交通事業者

施策	① 自発的な公共交通への利用転換	
施策内容	地域住民や地域の企業に対し、公共交通の利用意識の向上のためのモビリティ・マネジメントを実施し、自発的な公共交通の利用を促す。 また、自治体職員等が率先して地域公共交通を利用することにより、公共交通の利用啓発を行う。	
主な事業	取組内容	○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】 高齢者などの地域住民に対し公共交通利用に関する出前講座や TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）などのモビリティ・マネジメントを継続的に実施し、地域公共交通の利用促進の働きかけを行う。 地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施 【鉄道とバスの総合時刻表の発行等による公共交通ダイヤの情報発信】 鉄道とバスの総合時刻表の発行等により公共交通ダイヤの情報発信を行うことで、利用者の利便性を向上するとともに、地域住民の公共交通利用を促進する。 なお、情報発信に当たっては、利用者のニーズに応じ、紙媒体のみならずデジタル媒体による情報発信等も検討する。 粟生線 & バス乗継ガイド 三木市公共交通総合時刻表 (おでかけガイド) 小野市 市内公共交通総合時刻表 【地域拠点での地域公共交通利用の PR】 地域住民による公共交通の利用促進を図るため、市立公民館等の公共施設への掲出、自治体広報紙等への掲載による PR を実施する。

主な事業	取組内容	○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】 企業に対し公共交通利用に関する出前講座や TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）等を継続的に実施し、地域公共交通の利用促進の働きかけを行い、通勤・出張時の公共交通利用を促す。 【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】 ノーマイカーデーの実施や出張用回数券の購入など、自治体職員等が率先的に公共交通を利用することにより、公共交通の利用啓発を行う。				
	事業期間	R5 年度	R6 年度	R7 年度	R8 年度	R9 年度
		地域住民を対象にしたモビリティ・マネジメントの実施				
		企業従業員・自治体職員の公共交通率先利用促進活動の実施				
実施主体						
		・行政 ・地域住民等				



企業へのモビリティ・マネジメントの実施

施策	② 栗生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進					
施策内容	将来を担う世代に公共交通の利用意識の向上のためのモビリティ・マネジメントを実施し、栗生線への愛着心の向上を図る。 また、栗生線活性化の中心となる組織・団体の取組を支援し、地域住民の積極的な利用喚起を図る。 更に、情報発信の強化やイベントにおける公共交通の利用喚起を行うことにより新たな公共交通利用の獲得を図る。					
主な事業	取組内容	○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】 転入者に対し鉄道やバスの総合時刻表等を沿線自治体の窓口で配布し、移動手段が定着する前に、公共交通を優先的に選択できるよう利用喚起を行う。 また、駅におけるバスダイヤ等の情報発信、デジタルサイネージを活用した情報発信、沿線施設等における総合時刻表の設置などにより、来訪者に対して積極的に公共交通の利用喚起を行う。				
		  駅前のバス乗降場の案内板 駅のデジタルサイネージ（三木駅）				
		【子育て世代や若者世代に向けた情報発信の強化】 子育て世代や若者世代による公共交通利用を促すため、従来の紙媒体や協議会ホームページのみならず、SNS 等を活用した情報発信も取り入れ、栗生線の認知度の向上や公共交通の利用促進を図る。				
		  神戸電鉄公認 YouTube チャンネル「しんてつ+わんチャンネル」				

○栗生線の「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】

地域の園児・小中学生などの子どもを対象に、公共交通をテーマとした郊外学習や社会見学（鉄道・バスの乗り方教室等）を実施し、公共交通を身近に感じてもらうとともに、公共交通利用の意識付けを行う。

また、学校行事等で公共交通を利用する際の交通費を補助する制度などにより、学校行事等を通じて園児や小中学生が公共交通に親しみ、将来的に公共交通を利用できるよう開拓する。

更に、地域の保育園や幼稚園と連携し、列車や駅の装飾を行うことにより、日常生活の中で公共交通が地域資産として身近に感じられるような「マイレール意識」の醸成を図る。



小学生対象の
バス乗り方教室



園児・住民等による季節らしさを
感じられる列車・駅装飾



【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】

通学利用の中心である高校生に対し、公共交通を利用する意義など公共交通に関する情報を提供し、通学利用や休日の外出時における公共交通利用を促すほか、高校との協働により、日常生活の中で公共交通が地域資産として身近に感じられるような「マイレール意識」の醸成を図る。



高校生による駅の案内放送



協議会イベントにおける高校生との協働

○栗生線の活性化を支える地域住民・組織・団体への支援

【栗生線サポーターズクラブの運営支援】

栗生線サポーターズクラブの運営をサポートし、地域住民・組織・団体による公共交通の活性化・利用促進に向けた主体的な取組・活動を支援する。



栗生線サポーターズクラブの取組

【利用促進補助金制度による支援】

栗生線の利用啓発や利用促進など、地域による主体的な活動を支援する目的で、神戸電鉄栗生線活性化協議会が10万円を上限として補助する神戸電鉄栗生線利用促進活動補助金の交付を通じ、地域住民・組織・団体による公共交通の活性化・利用促進に向けた主体的な取組・活動を推進する。



栗生線利用の来場者に対し
特典を付与する地域イベント

主
な
事
業

取組
内容

○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】

地域のイベント等と連携し、地域住民や来訪者が集まるイベントにおいて公共交通の利用啓発につながる情報を提供することにより、公共交通の利用促進と地域の活性化を図る。

また、交通事業者のキャラクターを活用したイベント等の実施により、子育て世代の公共交通に対する理解を深め、利用を促進する。

地域イベント
(小野陣屋まつり)

地域イベント
(山田錦まつり)

貸切列車内でのイベント

【交通事業者が主体となって開催する各種イベントの充実】

交通事業者が主体となり、沿線の自然、歴史、文化、味覚等の豊かな観光資源を活かしたハイキング等のイベントを多数開催し、公共交通の利用促進と沿線の観光PRを行う。

史跡をめぐるハイキング

歌舞伎鑑賞が楽しめるハイキング

味覚狩りが楽しめるハイキング

【協議会が主体となって開催する各種イベントの充実】

神戸電鉄栗生線活性化協議会が主体となり、地域住民等が参加したくなる魅力的なイベントを開催し、公共交通の利用促進と地域の活性化を図る。

山田錦まつり号で
山田錦まつりへGO!!

しんちゃん&てつくん電車で三木金物まつりへGO!

事業
期間

R5 年度

R6 年度

R7 年度

R8 年度

R9 年度

転入者・来訪者への公共交通の利用喚起の実施

SNS 等を活用した情報発信

園児・小中学生へのモビリティ・マネジメントの実施

関係機関調整

高校生へのモビリティ・マネジメントの実施

栗生線サポーターズクラブの支援、イベントの実施

実施
主体

- ・行政
- ・交通事業者
- ・地域住民等

9. 達成状況の評価及び推進体制

9-1 数値目標の設定

本計画の取組の達成状況を把握するための数値目標については、本計画の目標・理念である「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”～」を踏まえ、下表に示す指標を設定する（数値目標の算出根拠は参考資料編を参照。）。

なお、8章「主な施策及び事業」で掲げた事業のうち「新規」及び「継続（内容発展）」とした事業（「サイクリングとの連携」や「将来も公共交通に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」など）については、直接的な数値目標は設定しないものの、本計画において積極的に推進していくこととする。

表 9-1 数値目標

基本方針		指標	現況値 (R3)	目標値 (R9)
基本方針 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安全で安定した輸送サービスの確保のための新型車両の導入編成数	—	4 編成 (累計)
		②車両や鉄道施設等の更新・改良に対する兵庫県及び沿線市の支援充当率 ^{※1}	33%	3 割以上
		③時間貸 P&R 駐車場の年間利用者数 ^{※2}	111 百人	142 百人 ^{※3}
基本方針 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ー 1 住宅地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間 ^{※4}	8 分	7 分
		①ー 2 企業用地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間 ^{※4}	5 分	5 分
		①ー 3 観光地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間 ^{※4}	5 分	5 分
		②神戸市西区・三木市・小野市の工業団地の従業者数 ^{※5}	172 百人	175 百人
		③三木市・小野市の観光入込客数	598 万人	737 万人
基本方針 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鉄道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 ^{※6}	627 万人	700 万人 ^{※3}
			36 回	44 回 ^{※3}
		②定期の鉄道実利用者数及び沿線地域の生産年齢人口 1 人当たりの年間鉄道利用回数 ^{※7}	354 万人	370 万人 ^{※3}
			35 回	43 回 ^{※3}
		③定期外の鉄道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 ^{※6}	274 万人	330 万人 ^{※3}
			16 回	20 回 ^{※3}

- ※1 鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金における補助対象事業費に対する兵庫県及び沿線市の負担割合を対象とする。
- ※2 押部谷駅、広野ゴルフ場前駅、恵比須駅、三木駅及び小野駅（小野駐車場・小野第2駐車場）を対象とする。
- ※3 P&R利用者数及び鉄道実利用者数の目標値の設定の考え方は、次のとおりである。
- ・鉄道実利用者数については沿線地域の人口減少に伴い減少傾向が続いていることに加え、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染症の拡大の影響を受け、在宅勤務やオンライン会議など「新しい生活様式」の浸透により、コロナ禍収束後も鉄道実利用者数が元に復さないおそれがある。
 - ・こうした状況下において、鉄道実利用者数の目標値については、コロナ禍以前の令和元年度の鉄道利用者数（定期:433万人、定期外:351万人、合計:784万人）をベースとし、人口減少率とコロナ禍終息後の利用者数の減少率を考慮した上で、沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数（※6及び※7にて詳述）について少なくとも1人当たり年間2回（1往復）多く利用が得られることを目標とし、設定する（目標設定の詳細については「参考資料編」31～33ページを参照。）。
 - ・P&R利用者数の目標値は、定期外の鉄道実利用者数の目標値を踏まえて設定する。
- ※4 アクセスバスと鉄道の待ち時間を算出する対象駅については、5-3「数値目標の達成状況」＜各指標に対する評価等＞に記載とおり目標の設定方法に工夫・見直しが必要である。本計画においては、網形成計画における対象駅（緑が丘駅、志染駅及び檜山駅）のうち特に緑が丘駅及び檜山駅を対象に掲げ、より重点的に効果検証できるよう対象路線や時間帯を限定することとする。なお、本計画で対象駅としていない駅についてもアクセスバスと鉄道の待ち時間を十分に考慮し、円滑な乗継が可能となるよう取り組むこととする。
- （住宅地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間）
- ・緑が丘駅における平日7・8時台のバス（緑が丘、自由が丘、青山地域）→鉄道と、平日17・18時台の鉄道→バス（緑が丘、自由が丘、青山地域）を対象とする。
- （企業用地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間）
- ・檜山駅における平日7・8時台の鉄道→バス（小野工業団地・小野流通等業務団地方面）と平日17・18時台のバス（小野工業団地・小野流通等業務団地方面）→鉄道を対象とする。
- （観光地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間）
- ・緑が丘駅における休日9・10時台の鉄道→バス（ネスタリゾート神戸方面）と15・16時台のバス（ネスタリゾート神戸方面）→鉄道を対象とする。
- ※5 神戸市西区（神戸複合産業団地）、三木市（三木工場公園、ひょうご情報公園都市）、小野市（小野工業団地・小野流通等業務団地、ひょうご小野産業団地）を対象とする。
- ※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。なお、粟生線沿線地域の5歳以上人口の基準値については国勢調査R2年人口を用いたほか、目標値の設定に当たっては、国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をベースとした。
- ※7 沿線地域の生産年齢人口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生産年齢人口（15～64歳人口）で除したものをいう。なお、粟生線沿線地域の生産年齢人口の基準値については国勢調査R2年人口を用いたほか、目標値の設定に当たっては国立社会保障・人口問題研究所の将来推計人口をベースとした。

9-2 進行管理及び推進体制

9-2-1 進行管理

各施策は、前章で定めたそれぞれの実施主体が主体となって実行し、神戸電鉄粟生線活性化協議会において進行管理する。

進行管理に当たっては、Plan（計画）、Do（実施）、Check（検証・評価）、Action（改善）の PDCA サイクルに基づき、施策の実施状況を毎年確認しつつ、目標値の達成状況を検証・評価し、社会情勢の変化等も踏まえ、必要に応じて計画の見直しを行う。

9-2-2 推進体制

本計画は、神戸電鉄粟生線の沿線地域を対象とし、神戸市、三木市及び小野市の3市にまたがった広域計画である。目標の実現や施策の継続的な実施のためには、単一の自治体のみで施策を実施するのではなく、3市の関係者、計画対象区域の交通事業者、住民など、さまざまな関係者が連携し、総合的な取組として推進する必要がある。

こうした総合的な取組の推進に当たっては、行政（沿線3市、兵庫県、国）、交通事業者、住民、企業、学校等が一体となって継続的に協議・調整できる体制が必要であり、神戸電鉄粟生線活性化協議会において施策の進行管理、計画の評価・検証、見直し等の協議・調整を行うこととする。

また、各市の地域公共交通会議等で協議した事業の実施状況や評価等については、協議内容に応じて、適宜、本協議会において情報を共有・報告し、必要に応じて、その内容を本計画の評価、検証及び見直し等に反映する。

なお、各施策の効果検証に当たり、行政及び交通事業者が保有するデータや統計データのみでは効果を把握することが難しい場合が想定される（例えば、キス&ライドの利用状況、観光客の公共交通の利用状況など）。そのため、令和5年度～令和6年度にかけて各施策の効果検証の手法を検討し、令和7年度に検討した手法（例えば、調査員が駅前で実施する送迎利用の実態調査、観光施設で実施する公共交通利用のアンケート調査、TFP（トラベル・フィードバック・プログラム）など）を実施し、令和8年度以降の中間評価や事業見直しに反映させることとする。

表 9-2 関係主体の役割

主体	構成者	役割
行政	神戸市、三木市、小野市、 兵庫県、国	交通事業者及び地域住民など一体となり、事業の実施に取り組む。
交通事業者	神戸電鉄、神姫バス、 神姫ゾーンバスなど	交通サービスの提供者として、行政及び地域住民などとの連携を図り、本計画の確実な推進に向け積極的に事業を展開する。
地域住民等	住民、企業、従業員、 学校など	公共交通の直接の利用者として、本計画の具体化に向け主体的かつ積極的に参画する。

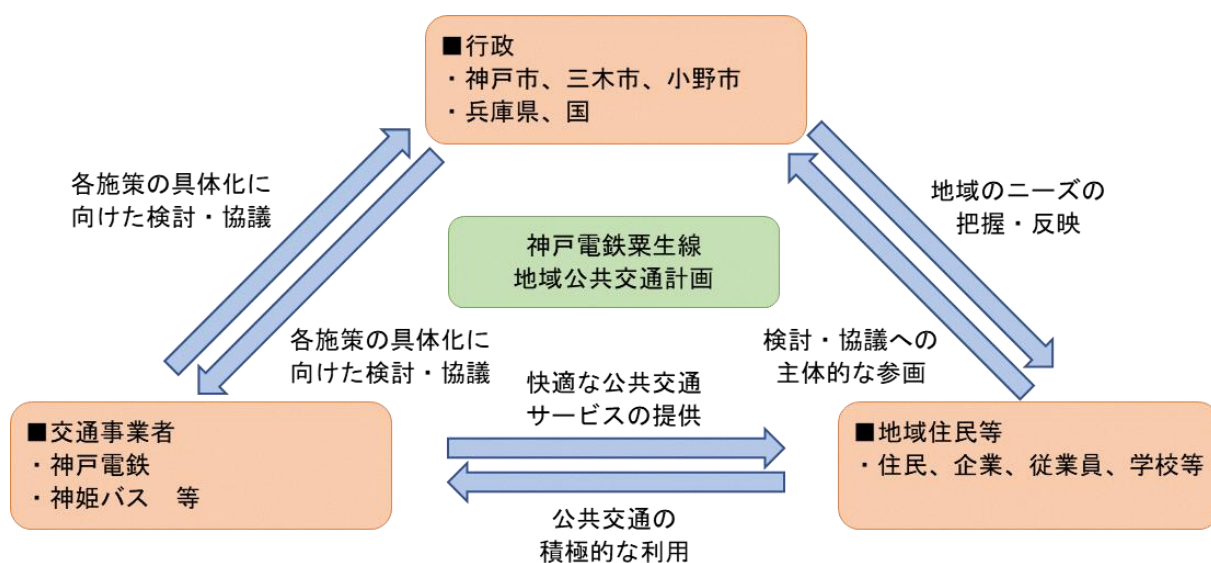


図 9-1 推進体制

<今後のスケジュール概要>

表 9-3 今後のスケジュール概要

		R5年度 (2023)				R6年度 (2024)				R7年度 (2025)				R8年度 (2026)				R9年度 (2027)			
		4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1	4	7	10	1
本協議会	計画策定 (Plan)				●→				●→				●→				●→	●→	●→	●→	●→
					次年度事業検討				次年度事業検討				次年度事業検討				次年度事業検討	計画見直し			
	事業実施 (Do)	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→
		事業実施				事業実施				事業実施				事業実施				事業実施			
	事業評価 (Check)				●→				●→				●→				●→			●→	
					R 5年度事業 評価・検証				R 6年度事業 評価・検証				R 7年度事業 評価・検証				R 8年度事業 評価・検証				
3市	計画・事業の見直し ・改善 (Action)				●→				●→				●→				●→			●→	
					事業見直し				事業見直し				事業見直し				事業見直し			事業見直し	
	各施策の効果検証 の手法の検討 ・中間評価	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→	●→				
		各施策の効果検証の手法の検討 (現地調査、アンケート調査等)							<中間評価> 効果検証実施				<中間評価> とりまとめ								
	神戸電鉄粟生線 活性化協議会	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
	各市地域 公共交通会議	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
		協議内容に 応じて適宜 協議会に 報告 ※				協議内容に 応じて適宜 協議会に 報告 ※				協議内容に 応じて適宜 協議会に 報告 ※				協議内容に 応じて適宜 協議会に 報告 ※				協議内容に 応じて適宜 協議会に 報告 ※			

※ 協議内容に応じて、各市地域公共交通会議開催後の本協議会において協議事項等を適宜報告する。

神戸電鉄栗生線地域公共交通計画

～参考資料編～

令和4年12月

神戸市・三木市・小野市

1. 粟生線沿線地域の設定ゾーン.....	1
2. 粟生線沿線地域周辺の年齢3区分別の人口密度・人口増減率.....	4
3. 沿線市の関連計画で整理されている粟生線沿線地域の移動.....	9
4. 粟生線の実利用者数と輸送人員の違い.....	21
5. 数値目標の算出根拠.....	23
6. 用語集.....	34

1. 栗生線沿線地域の設定ゾーン

計画本編 4 ページの「2. 地域の交通の現状等」において、栗生線沿線地域の人口や移動状況を把握するため、栗生線に近い地域を抽出して整理を行った。

移動状況について、パーソントリップ調査結果（平成 2 年～平成 22 年）を用いて整理した。ただし、パーソントリップ調査結果の集計地域の大きさは、平成 2 年と平成 12 年は「入力ゾーン」というおおよそ市区を 3～5 区分している地域単位であり、平成 22 年は「郵便番号」の地域単位で集計されている。

そこで、平成 2 年～平成 22 年を通じて、最小の地域単位である「入力ゾーン」を用いることとし、その入力ゾーン内に栗生線駅が含まれるゾーンを「栗生線沿線地域」として設定した。

人口についても、パーソントリップ調査の入力ゾーンから設定した「栗生線沿線地域」を設定ゾーンとした。

設定した栗生線沿線地域は、下図のとおりである。

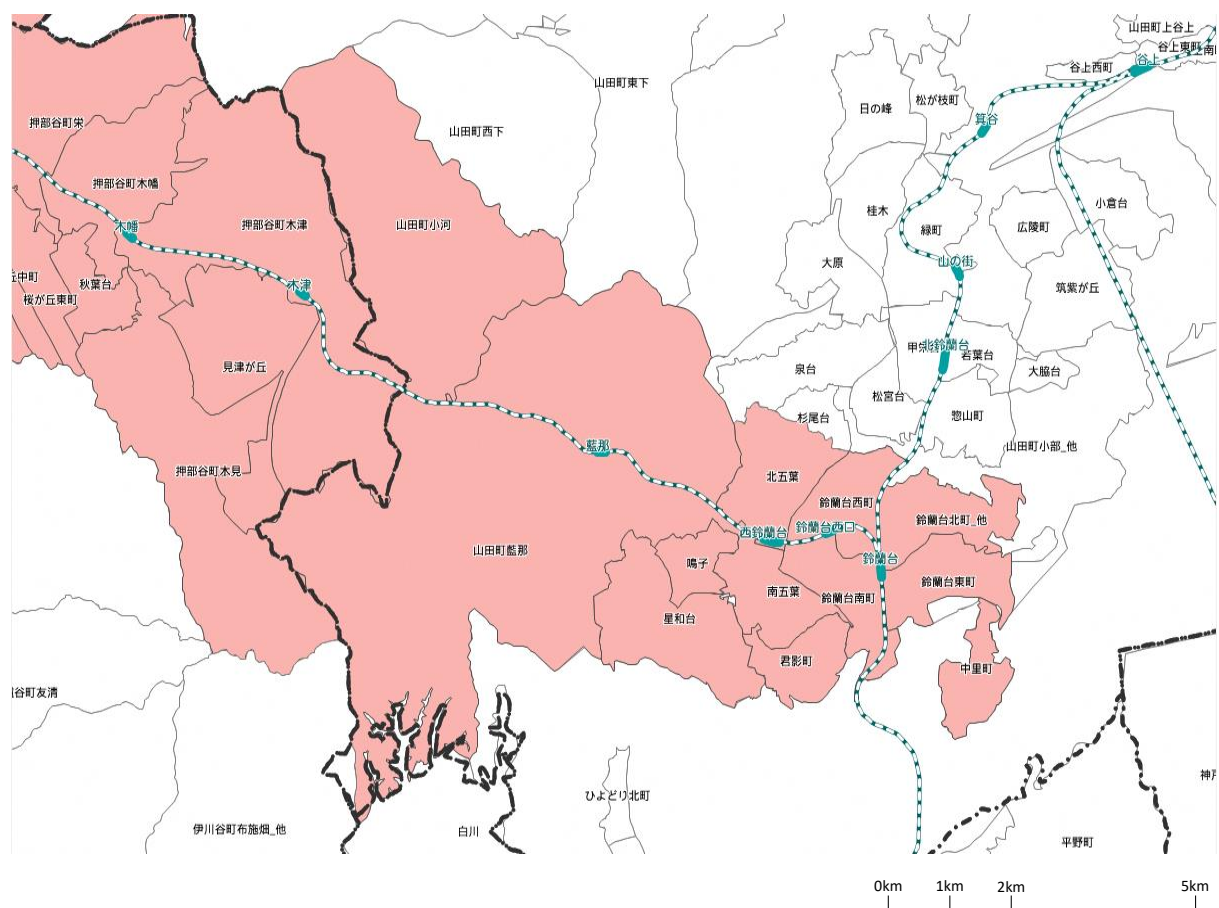


図 1-1 栗生線沿線地域の設定ゾーン（神戸市北区）

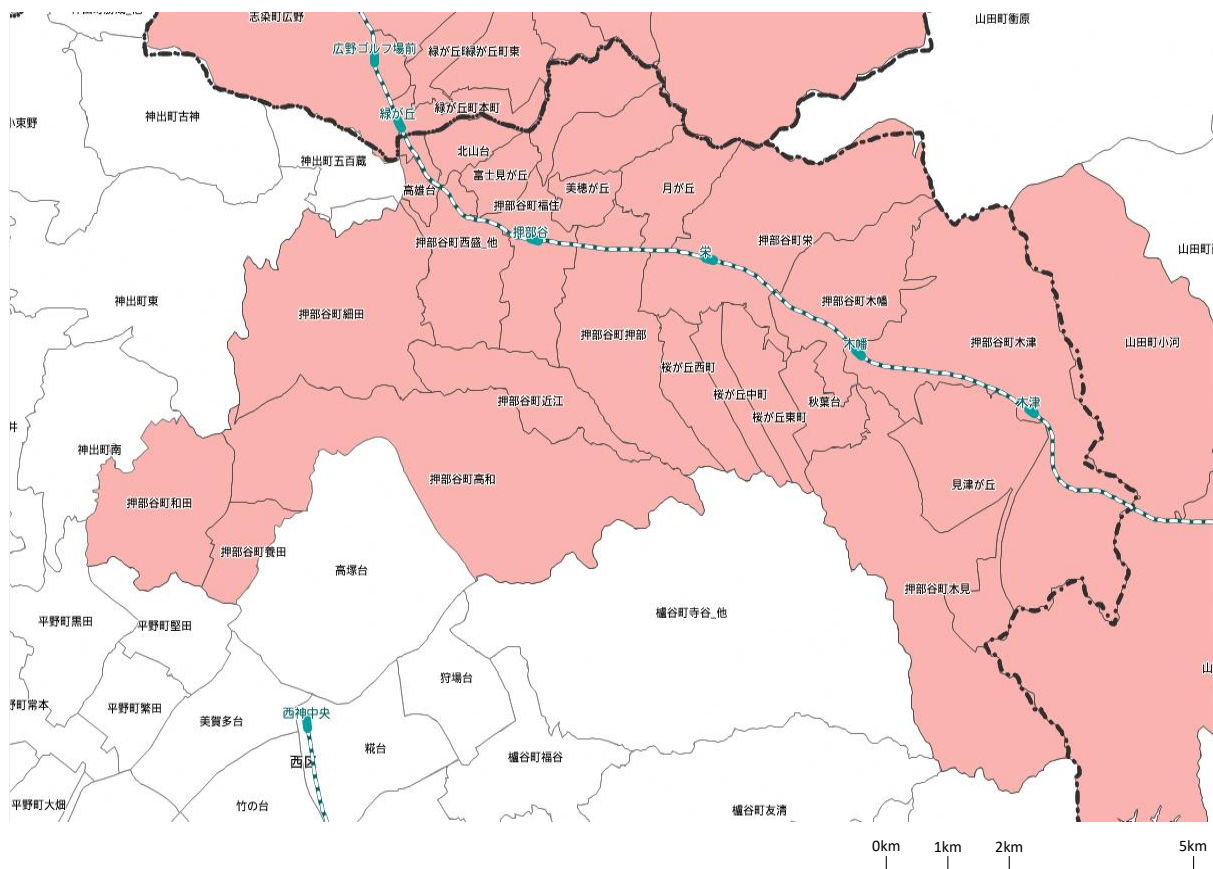


図 1-2 栗生線沿線地域の設定ゾーン（神戸市西区）

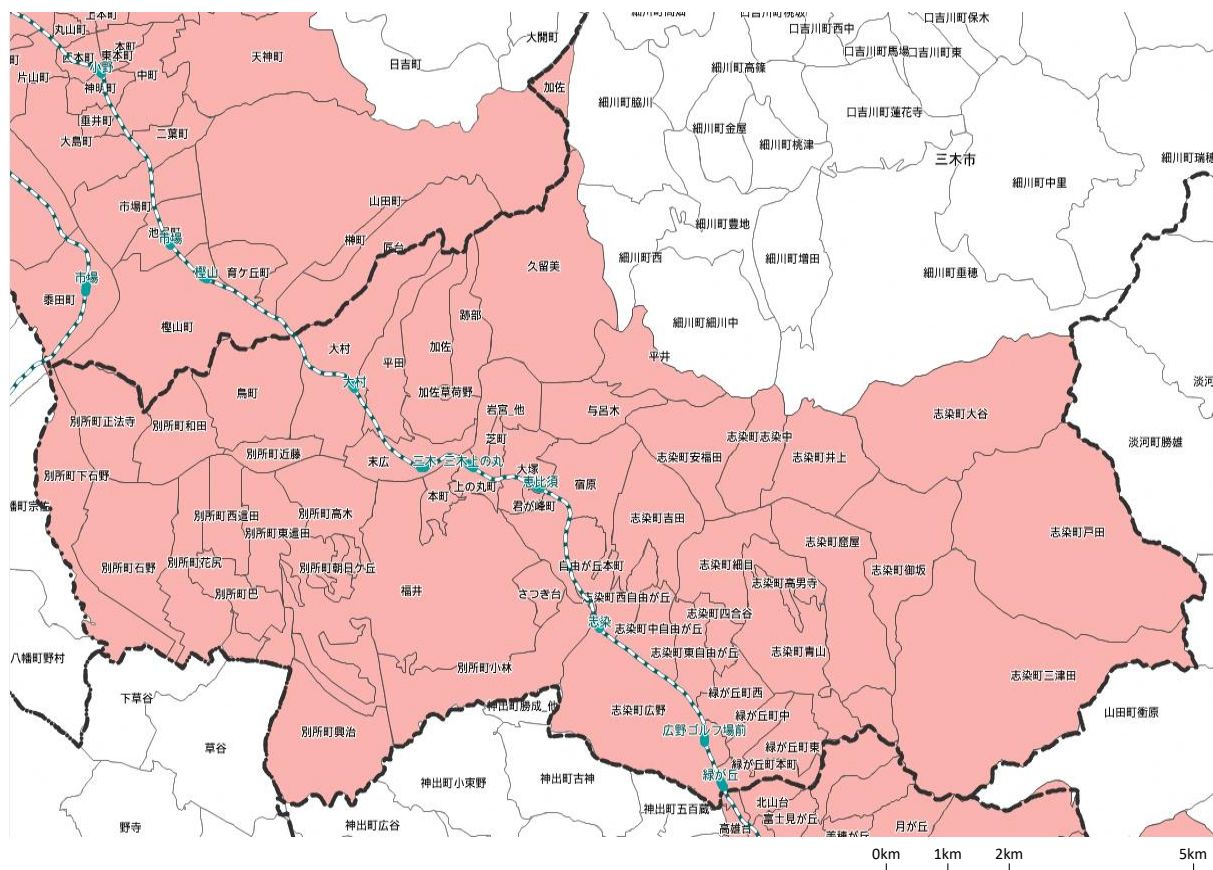


図 1-3 栗生線沿線地域の設定ゾーン（三木市）

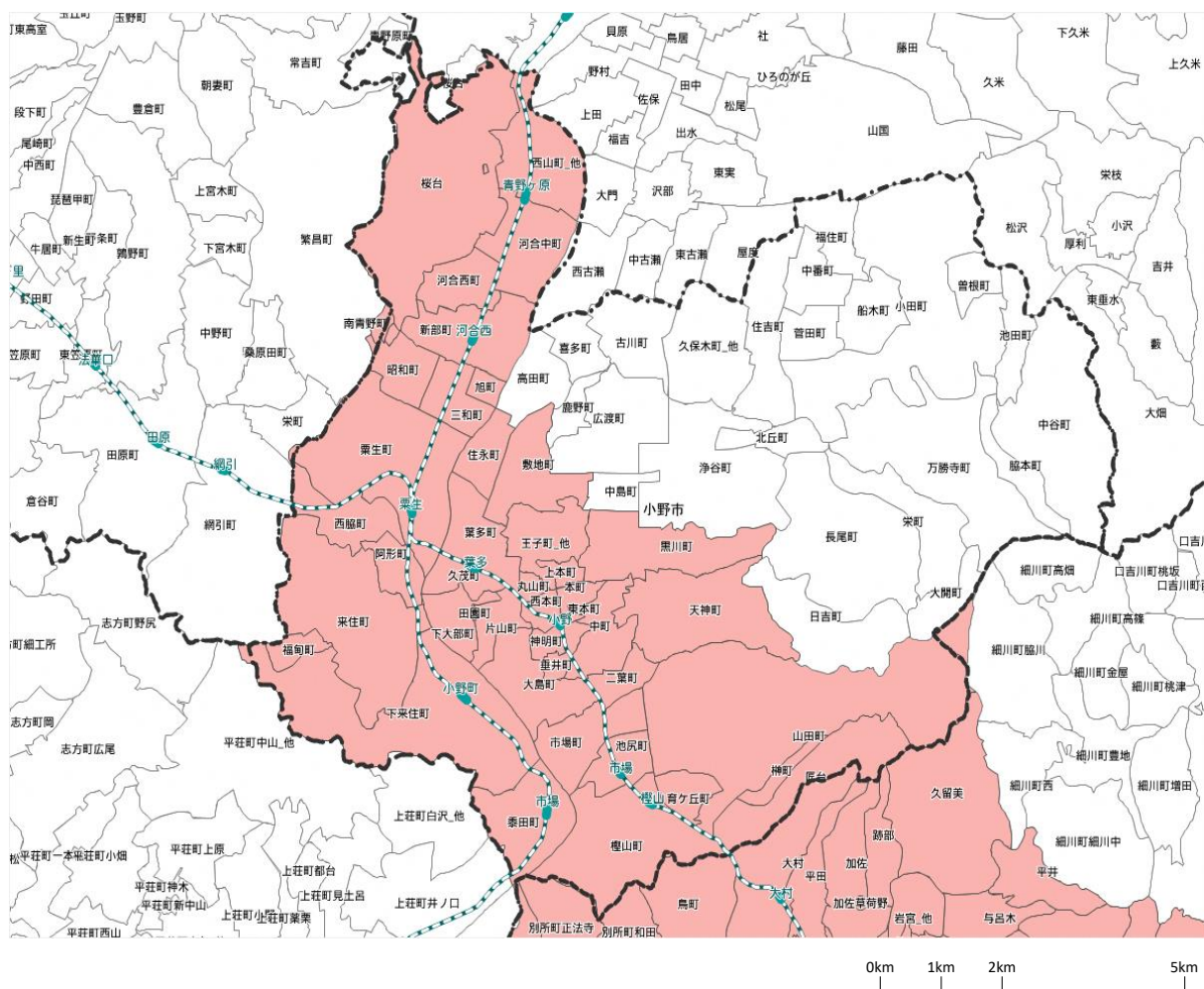


図 1-4 粟生線沿線地域の設定ゾーン（小野市）

2. 栗生線沿線地域周辺の年齢3区分別の人口密度・人口増減率

計画本編 8 ページの「2-2-2 人口の分布」において、栗生線沿線地域周辺の総人口の分布として、小地域別の人口密度・人口増減率を整理した。

ここでは、年齢3区分別（年少人口、生産年齢人口、老年人口）の人口密度・人口増減率を整理する。

(1) 年少人口の分布

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

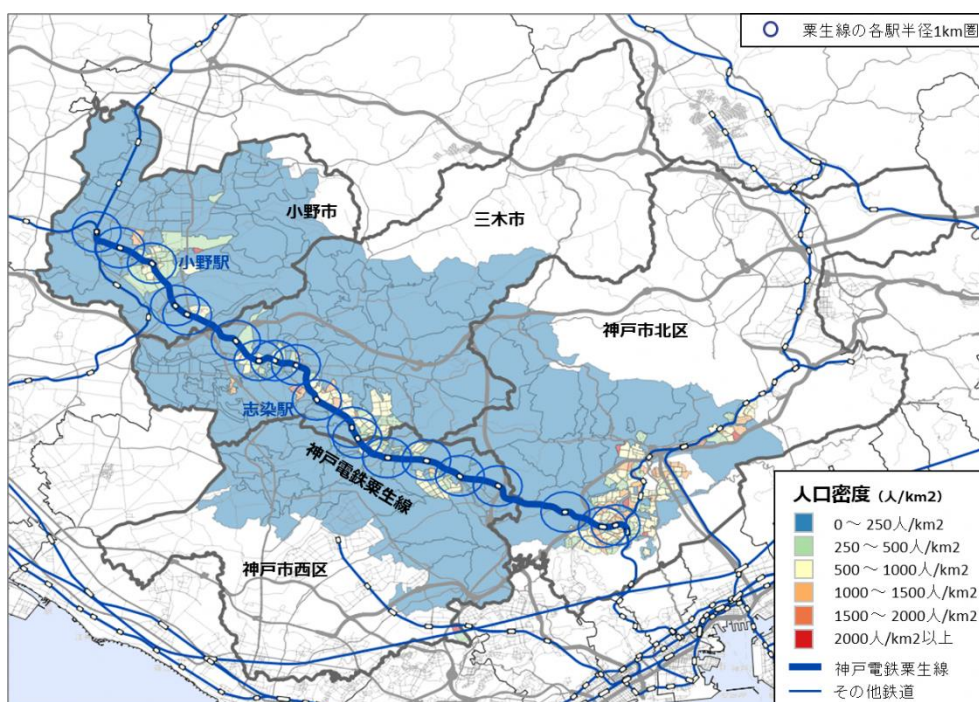


図 2-1 粟生線沿線地域周辺の年少人口の人口密度

出典：国勢調査（令和 2 年）

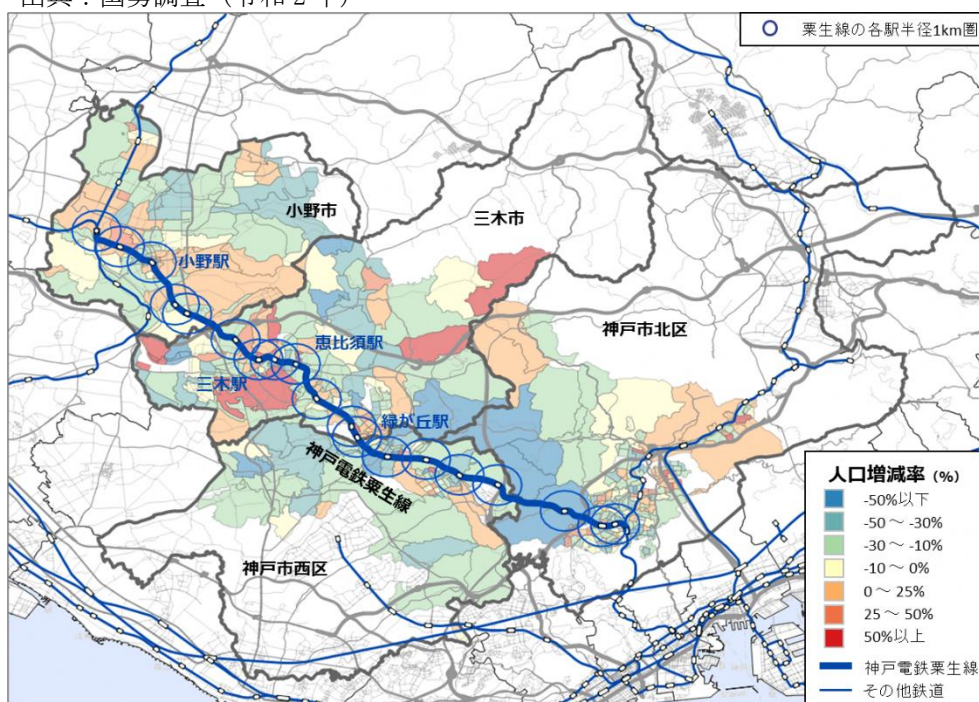


図 2-2 粟生線沿線地域周辺の年少人口の人口増減率（H27→R2）

出典：国勢調査（平成 27 年、令和 2 年）

(2) 生産年齢人口の分布

- ・ 粟生線沿線地域周辺の生産年齢人口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27年から令和2年の変化をみると、全体的に生産年齢人口は減少しているが、小野駅・大村駅周辺や、三木駅から約1km以上離れた地域では増加傾向。

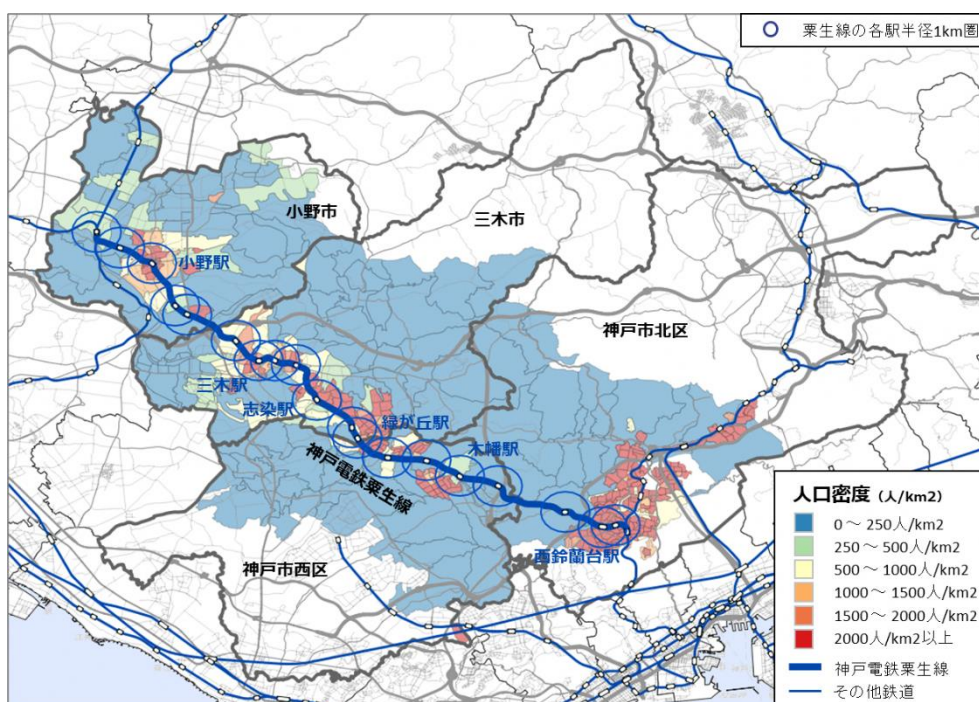


図 2-3 粟生線沿線地域周辺の生産年齢人口の人口密度

出典：国勢調査（令和2年）

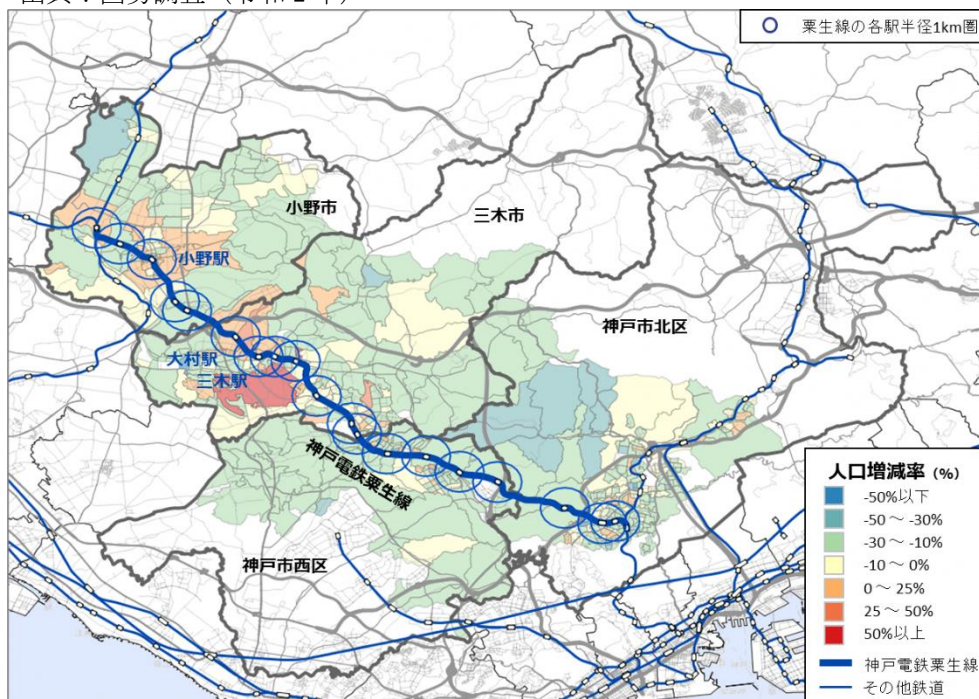


図 2-4 粟生線沿線地域周辺の生産年齢人口の人口増減率（H27→R2）

出典：国勢調査（平成27年、令和2年）

(3) 老年人口の分布

- ・ 粟生線沿線地域周辺の高齢化率をみると、全体的に高齢化率 30%を超過する地域が多くを占めるが、小野駅・大村駅周辺や、三木駅から約 1km 以上離れた地域では 20%未満の地域が集中している。
- ・ 粟生線沿線地域周辺の老年人口の人口密度をみると、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 27 年から令和 2 年の変化をみると、全体的に老年人口は増加している。

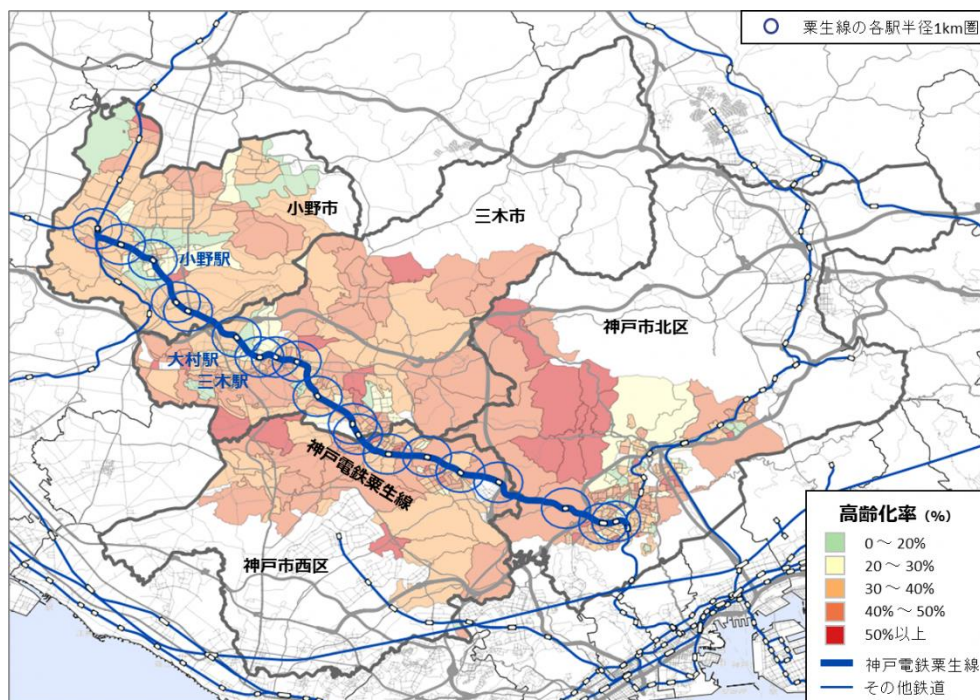


図 2-5 粟生線沿線地域周辺の高齢化率

出典：国勢調査（令和 2 年）

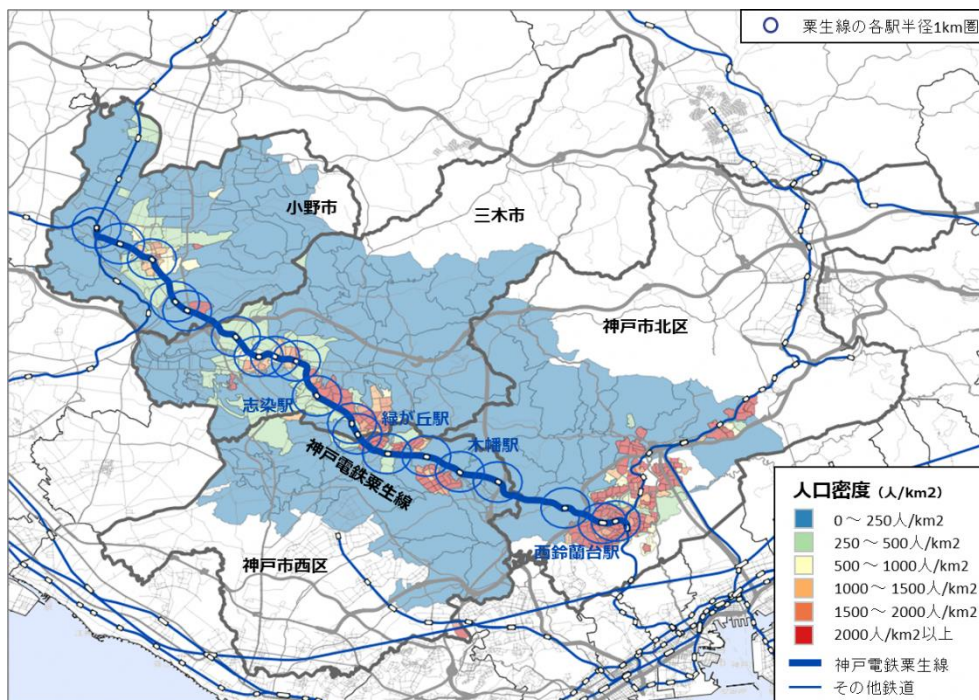


図 2-6 栗生線沿線地域周辺の老年人口の人口密度
出典：国勢調査（令和 2 年）

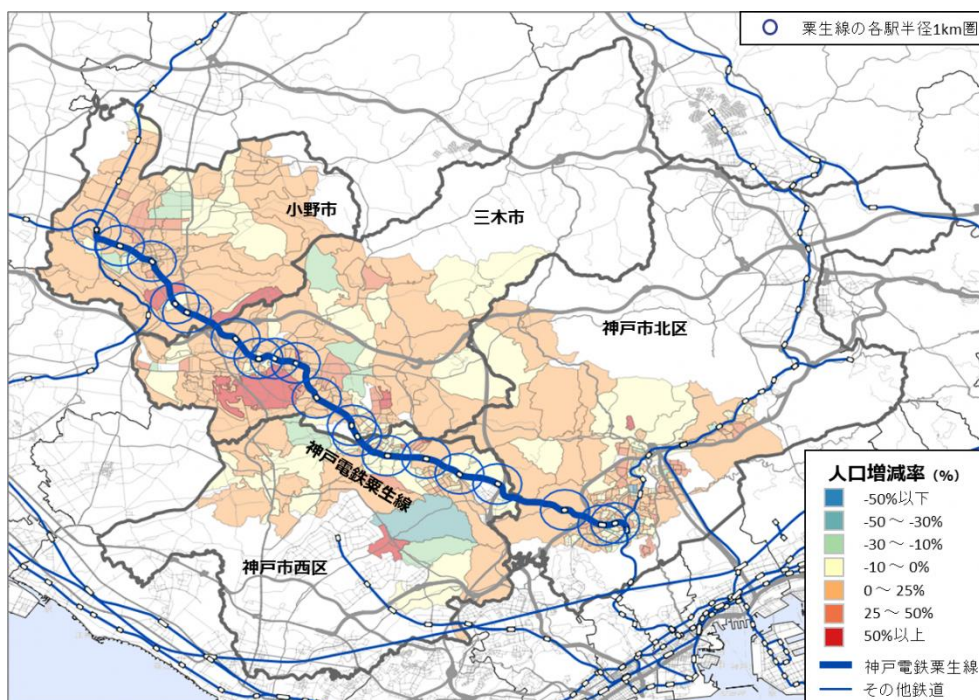


図 2-7 栗生線沿線地域周辺の老年人口の人口増減率（H27→R2）
出典：国勢調査（平成 27 年、令和 2 年）

3. 沿線市の関連計画で整理されている粟生線沿線地域の移動

計画本編 10 ページの「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」において、沿線市の地域公共交通計画（又は地域公共交通網形成計画）から、各市における人の移動状況を整理した。

ここでは、各市の地域公共交通計画（又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を示す。

（１） 神戸市の移動状況

- ・都心部と周辺ゾーン間の移動（トリップ）が多く、その移動手段は鉄道の割合が高くなっている。その他のゾーン間の移動は自動車の利用割合が高くなっている。

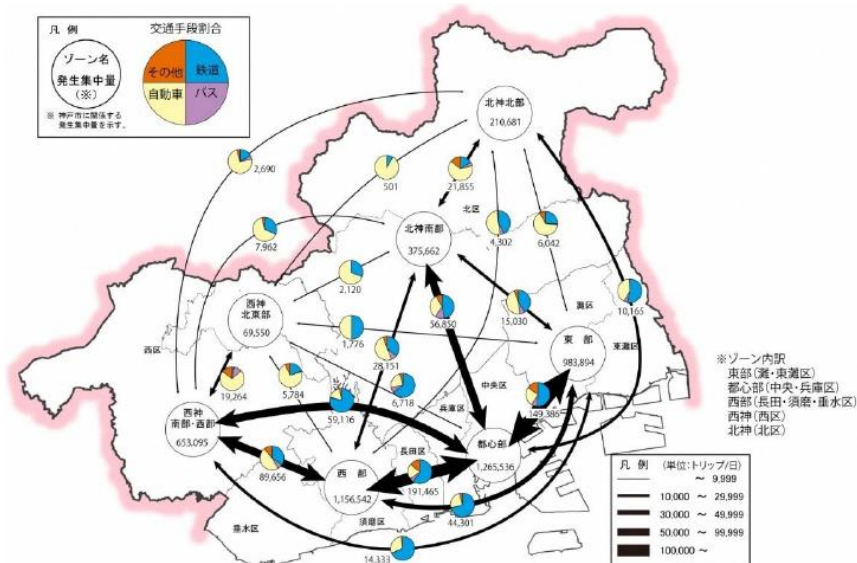


図 3-1 神戸市域内における人の動き

出典：PT 調査（平成 22 年）

※神戸市地域公共交通計画（令和 3 年 5 月改訂）に掲載

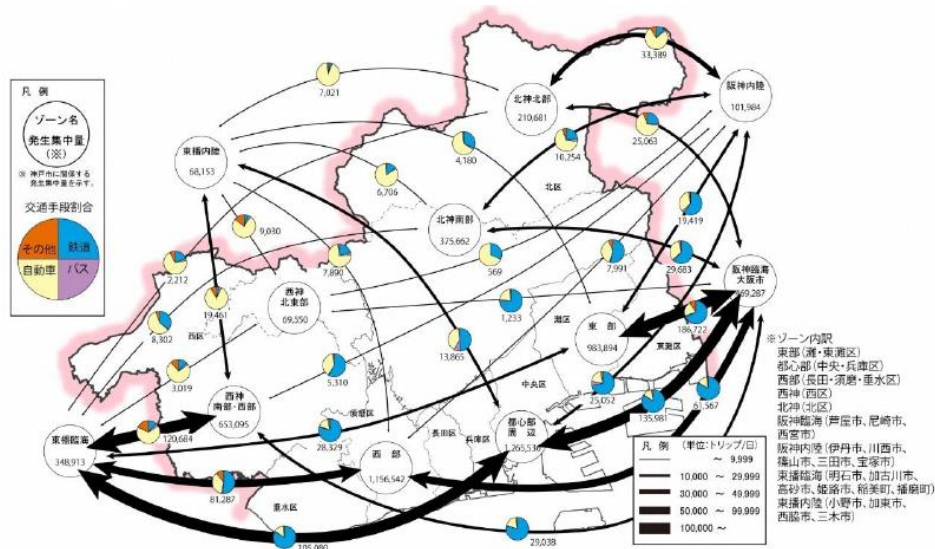


図 3-2 神戸市域内と周辺都市間の人の動き

出典：PT 調査（平成 22 年）

※神戸市地域公共交通計画（令和 3 年 5 月改訂）に掲載

- ・地域ごとの交通手段の利用割合をみると、ニュータウン（粟生線沿線地域の一部を含む。）では自動車の利用割合が高くなっている。

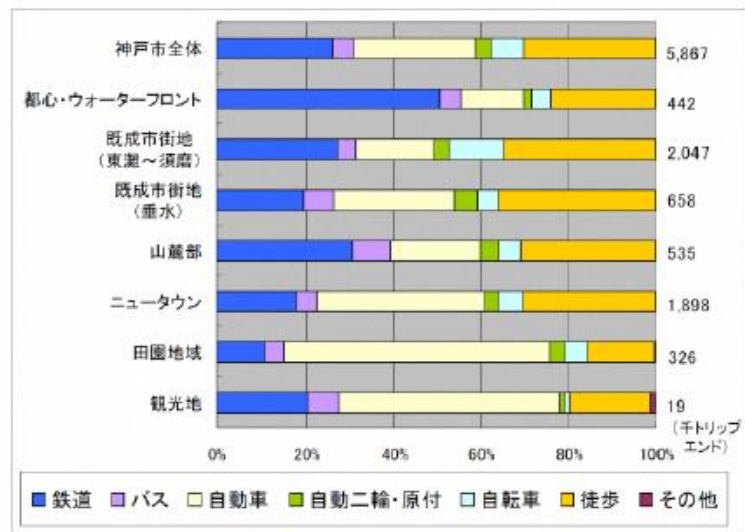
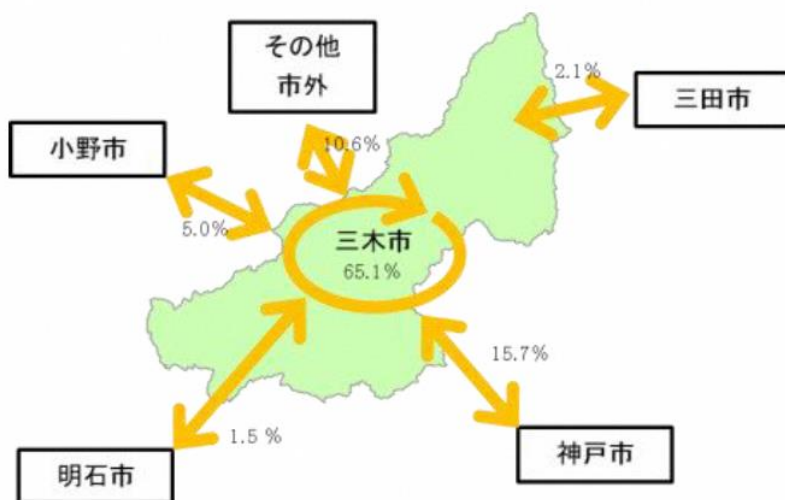


図 3-3 神戸市の地域ごとの交通手段利用割合

出典：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

1) 三木市の移動状況

-
- 三木市
- 小野市
- 三木市 88,548
- 明石市
- 神戸市西区
- 神戸市北区
- 神戸市 (西区・北区以外)
- その他市外
- 10,000以上
5,000以上～10,000未満
4,000以上～5,000未満
3,000以上～4,000未満
2,000以上～3,000未満
1,000以上～2,000未満
1,000未満
- (トリップ/日)



※三木市地域公共交通網形成計画（平成31年3月）に掲載

- ・市内間移動のトリップ数の内訳をみると、各地域ともに地域内の移動が最も多く、地域間の移動では三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山等の栗生線沿線地域で多くなっている。

表 3-1 三木市の市内間移動における総トリップ数の内訳

出発 (O)	目的地(D)										計
	別所	三木	三木南	自由が丘	緑が丘	青山	志染	細川	口吉川	吉川	
別所	3,453	1,973	355	302	309	267	81	56	41	40	6,877
三木	1,800	20,202	2,079	1,690	975	687	484	580	231	324	29,052
三木南	421	2,088	3,395	1,500	559	458	173	52	70	71	8,787
自由が丘	278	1,872	1,534	7,466	996	955	856	150	23	259	14,389
緑が丘	298	1,247	554	1,038	4,322	2,149	249	62	26	62	10,007
青山	271	649	401	831	2,131	2,529	365	95	16	114	7,402
志染	79	526	197	774	190	409	1,082	42	50	17	3,366
細川	56	631	82	112	66	98	65	822	71	34	2,037
口吉川	101	268	33	29	34	26	37	100	465	212	1,305
吉川	97	365	59	178	67	108	7	27	241	4,177	5,326
計	6,854	29,821	8,689	13,920	9,649	7,686	3,399	1,986	1,234	5,310	88,548

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

※赤網掛けは、上位 10 位を示す。

上位 10 位の OD ペア

	出発地 (O)	目的地 (D)	交通量 (トリップ/日)
1 位	三木	三木	20,202
2 位	自由が丘	自由が丘	7,466
3 位	緑が丘	緑が丘	4,322
4 位	吉川	吉川	4,177
5 位	別所	別所	3,453
6 位	三木南	三木南	3,395
7 位	青山	青山	2,529
8 位	緑が丘	青山	2,149
9 位	青山	緑が丘	2,131
10 位	三木南	三木	2,088



出典：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

2) 三木市の高齢者（65 歳以上）の移動

- ・高齢者の移動では、市内間移動の割合が 77.5%と全体より大きくなっている。
- ・市外間の移動では、神戸市への移動が 9.1%と最も多くなっている。

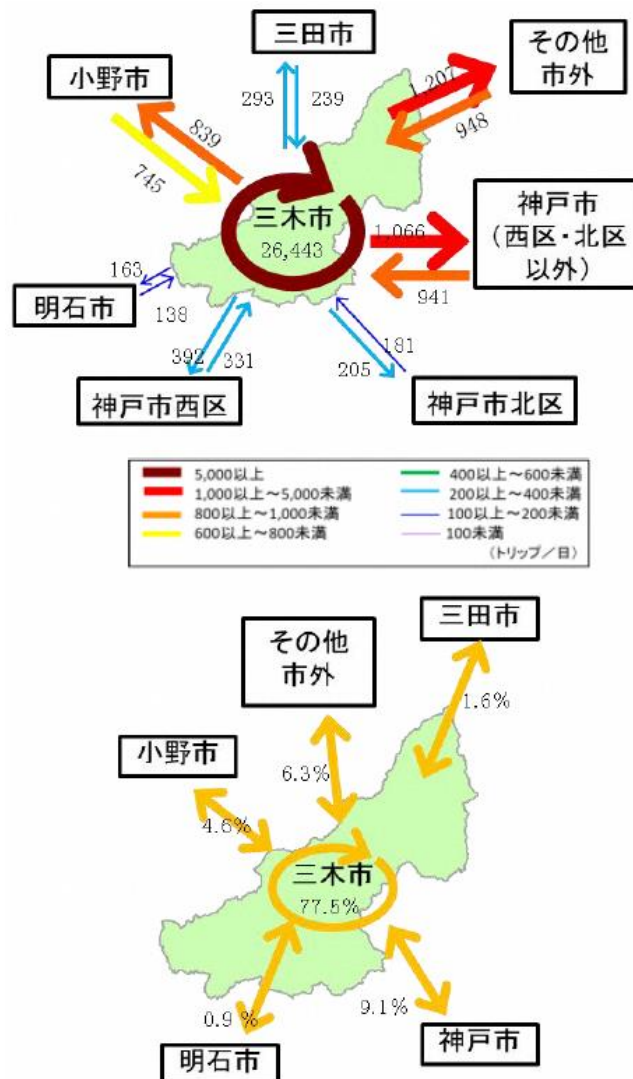


図 3-5 三木市の高齢者における総トリップ数及び市内間移動ならびに市内・市外間移動の割合

出典：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

- ・高齢者における市内間移動のトリップ数の内訳をみると、各地域ともに地域内の移動が最も多く、地域間の移動では三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山等の栗生線沿線地域で多くなっている。

表 3-2 三木市の高齢者の市内間移動における総トリップ数の内訳

出発 (O)	目的地(D)											計
	別所	三木	三木南	自由が丘	緑が丘	青山	志染	細川	口吉川	吉川		
別所	734	792	62	83	32	0	71	27	25	23		1,849
三木	691	6,108	454	460	335	142	185	171	39	113		8,698
三木南	51	514	671	477	250	160	53	0	4	12		2,192
自由が丘	89	474	524	2,137	441	389	195	130	4	13		4,396
緑が丘	32	465	237	453	2,008	750	89	56	7	39		4,136
青山	0	153	109	259	740	670	115	23	0	19		2,088
志染	44	204	25	168	74	119	343	0	18	0		995
細川	27	216	16	92	60	36	6	219	27	27		726
口吉川	28	38	19	15	12	10	9	27	116	29		303
吉川	14	124	0	25	54	0	0	27	27	789		1,060
計	1,710	9,088	2,117	4,169	4,006	2,276	1,066	680	267	1,064		26,443

※市内地域を西から東の順に並べ替えている。

※赤網掛けは、上位 10 位を示す。

上位 10 位の OD ペア

	出発地 (O)	目的地 (D)	交通量 (トリップ/日)
1 位	三木	三木	6,108
2 位	自由が丘	自由が丘	2,137
3 位	緑が丘	緑が丘	2,008
4 位	別所	三木	792
5 位	吉川	吉川	789
6 位	緑が丘	青山	750
7 位	青山	緑が丘	740
8 位	別所	別所	734
9 位	三木	別所	691
10 位	三木南	三木南	671



出典：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

3) 三木市の交通手段からみた人の移動

- ・代表交通手段の内訳について、地域別にみると、自動車での移動が最も多く、鉄道やバスの利用は少ない傾向である。また、三木、三木南、自由が丘、緑が丘及び青山等の栗生線沿線地域では、徒歩による移動の割合が比較的多い。
- ・年代別にみると、10 歳代では徒歩や自転車の割合が多いが、20 歳代以上では、すべての年代で自動車での移動が大多数となっている。また、20 歳代以上では、高齢になるほど徒歩による移動の割合が多くなる傾向がある。
- ・目的別にみると、通学では徒歩や二輪車の割合が多く、公共交通（特に鉄道）の割合も比較的多い。また、通学以外では自動車での移動が大多数であるが、通勤では鉄道が、通院ではバスの割合がそれぞれ比較的多くなっている。

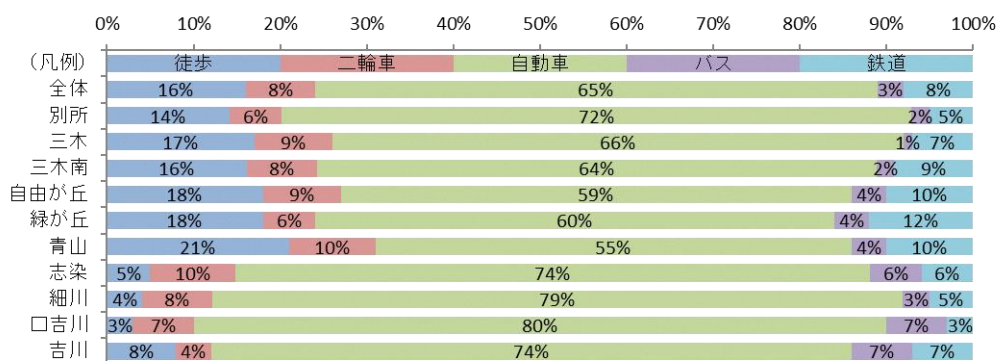


図 3-6 三木市の利用交通手段の割合（地域別）

出典：平成 26 年三木市 PT 調査（平日）

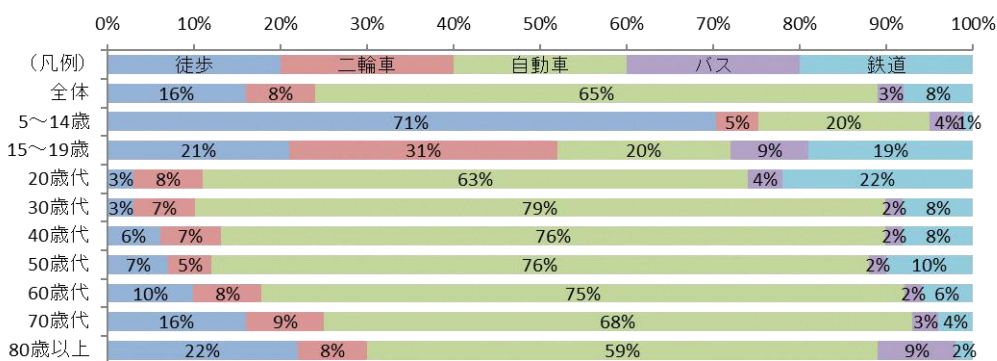


図 3-7 三木市の利用交通手段の割合（年代別）

出典：平成 26 年三木市 PT 調査（平日）

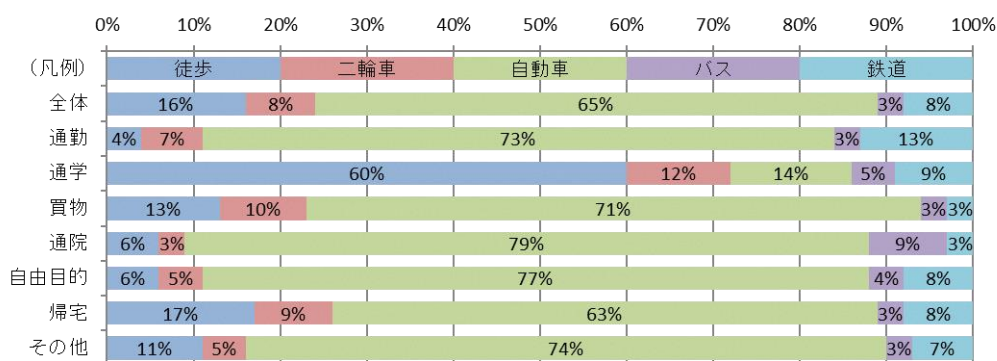


図 3-8 三木市の利用交通手段の割合（目的別）

出典：平成 26 年三木市 PT 調査（平日）

4) 三木市の鉄道とバスの利用状況

- ・地域別の発生量の代表交通手段別の構成比をみると、いずれの地域でも自動車が最も多く、おおむね 55～80%を占める。

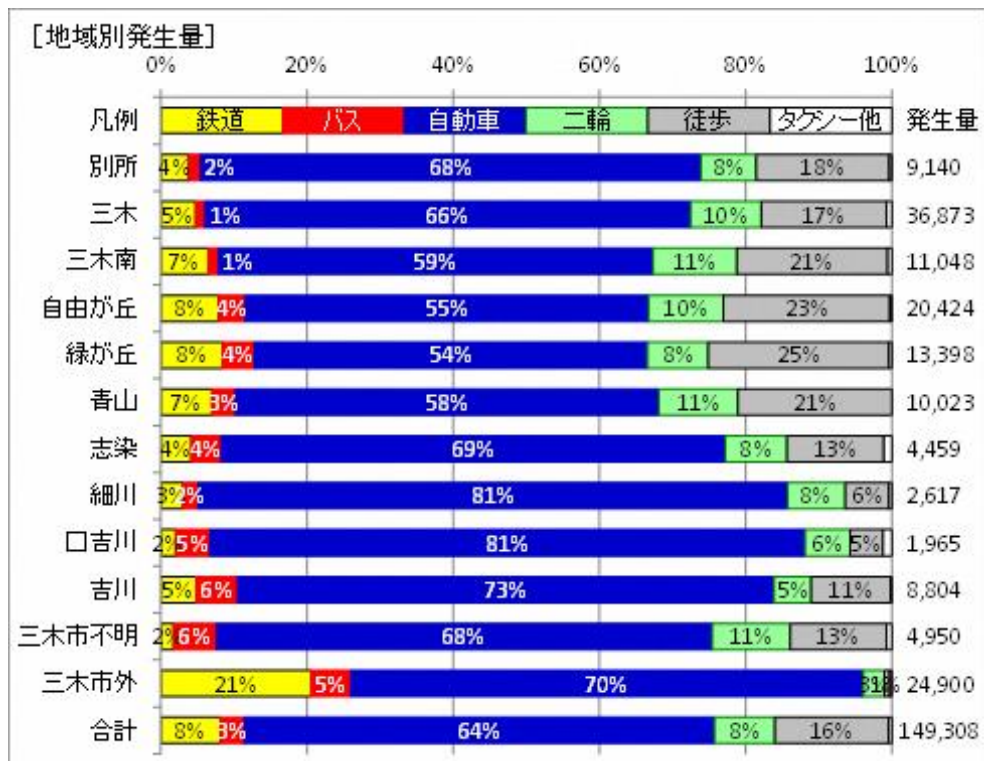


図 3-9 三木市の地区別交通手段別発生量

出典：平成 26 年三木市 PT 調査

- ・バスの利用は、代表交通手段としての利用に加え、鉄道端末（出発地から鉄道に乗車するまで（乗車端末）と駅で降車してから目的地まで（降車端末））の交通手段としての利用がある。ここでは、地域別のバストリップ数を代表交通手段と鉄道端末交通手段に区分して整理した。
- ・バスの利用は、自由が丘、緑が丘、青山、三木、吉川などの地域で多い。
- ・代表交通手段と鉄道端末手段のバランスをみると、青山では代表交通手段の利用より鉄道端末としての利用が多いが、それ以外の地域では代表交通手段としての利用が多い。

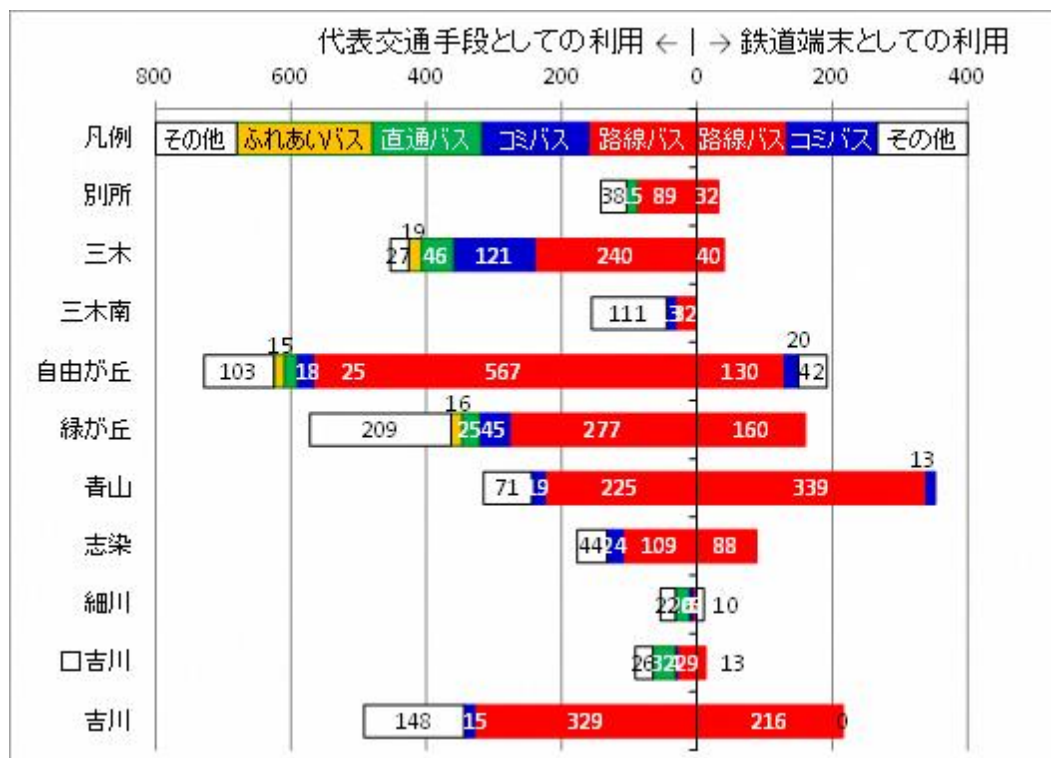


図 3-10 三木市の代表交通手段・鉄道端末交通手段別のバストリップ数（発生量・乗車端末）

出典：平成 26 年三木市 PT 調査

※平成 27 年 10 月に路線バス、コミバス、直通バスを統合して路線バスとした。

表 3-3 三木市の代表交通手段・鉄道端末交通手段別のバストリップ数（発生量・乗車端末）

出発地	代表交通手段						鉄道端末手段(乗車)						合計
	路線バス	コミバス	直通バス	ふれあいバス	その他	小計	路線バス	コミバス	直通バス	ふれあいバス	その他	小計	
別所	89	0	15	0	38	142	32	0	0	0	0	32	174
三木	240	121	46	19	27	453	40	0	0	0	0	40	493
三木南	32	13	0	0	111	156	0	0	0	0	0	0	156
自由が丘	567	25	18	15	103	728	130	20	0	0	42	192	920
緑が丘	277	45	25	16	209	572	160	0	0	0	0	160	732
青山	225	19	0	0	71	315	339	13	0	0	0	352	667
志染	109	24	0	0	44	177	88	0	0	0	0	88	265
細川	6	6	20	0	22	54	0	0	0	0	10	10	64
口吉川	29	4	32	0	26	91	13	0	0	0	0	13	104
吉川	329	15	0	0	148	492	216	0	0	0	0	216	708
三木市不明	240	36	0	0	0	276	0	0	0	0	0	0	276
合計	2,143	308	156	50	799	3,456	1,018	33	0	0	52	1,103	4,559

出典：平成 26 年三木市 PT 調査

※平成 27 年 10 月に路線バス、コミバス、直通バスを統合して路線バスとした。

(3) 小野市の移動状況

- ・小野市と他市町間の移動量は加東市（約 17,000 トリップ/日）、三木市（約 16,000 トリップ/日）、神戸市（約 9,000 トリップ/日）の順に大きくなっている。
- ・利用交通手段みると、鉄道の利用分担は三木市－小野市間が 10%、神戸市－小野市間が 32%となっている。

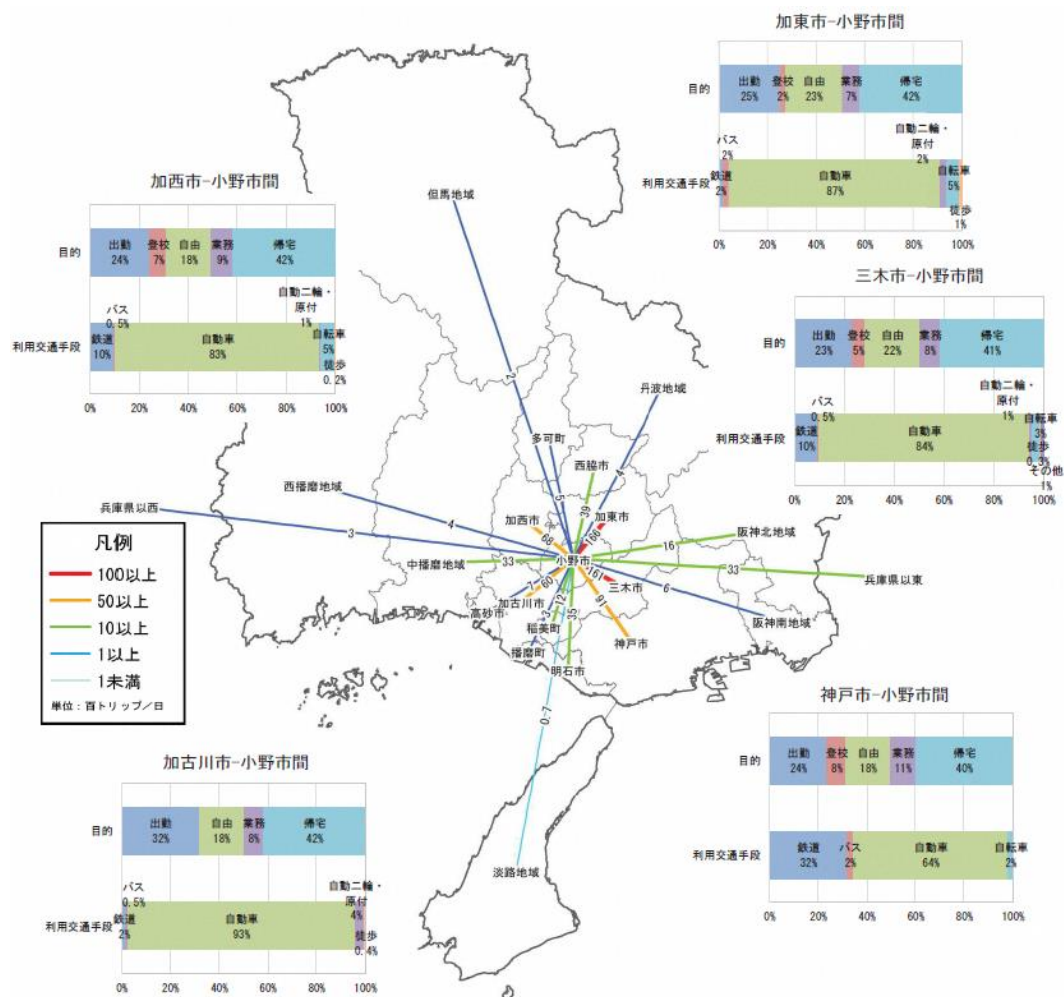


図 3-11 小野市市町間 OD 流動

出典：PT 調査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（令和 3 年 6 月）に掲載

※PT 調査結果を元にした推計値とは、平成 22 年 PT 調査結果を元に、令和 2 年の住民基本台帳人口の市町別性別年齢層別人口を用いて、PT 調査結果を令和 2 年に補正した値を表す。

※ただし、平成 22 年以降に小野市民病院と三木市民病院の閉院及び北播磨総合医療センターの開院、小野市役所の移転など、人の移動に関連する施設が廃止・新設されていることから、これらの施設に関連するトリップの出発地・到着地は移転先に変更している。

- ・小野市内の地域間の移動では、小野地区（粟生線沿線地域を含む）への移動が多く、特に市場地区（粟生線沿線地域を含む）と小野地区、大部地区から小野地区の移動が多くなっている。
- ・利用交通手段をみると、自動車利用が多くを占めている。

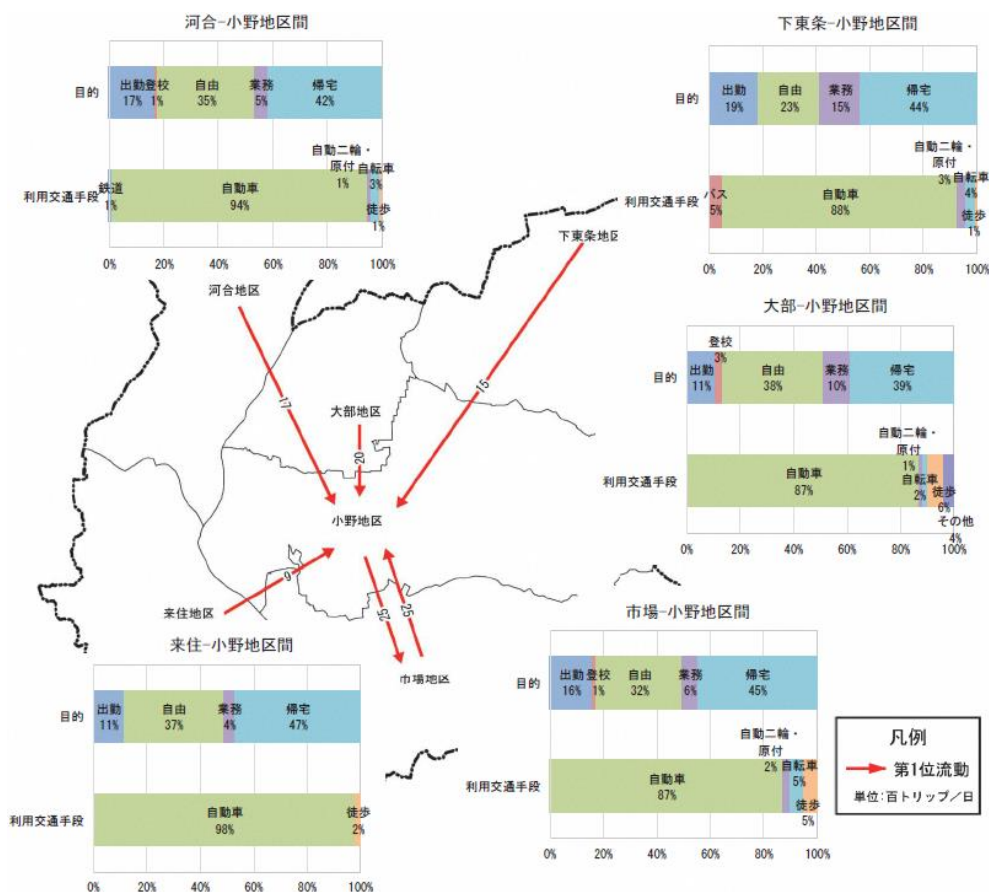


図 3-12 小野市地域間 OD 流動

出典：PT 調査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（令和 3 年 6 月）に掲載

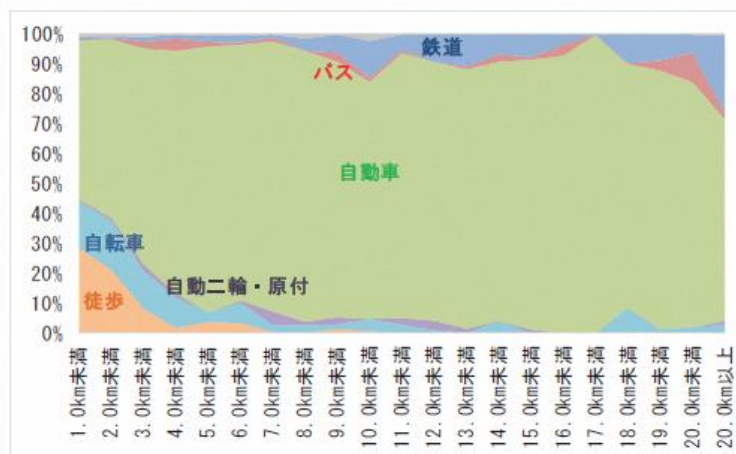
※PT 調査結果を元にした推計値とは、平成 22 年 PT 調査結果を元に、令和 2 年の住民基本台帳人口の市町別性別年齢層別人口を用いて、PT 調査結果を令和 2 年に補正した値を表す。

※ただし、平成 22 年以降に小野市民病院と三木市民病院の閉院及び北播磨総合医療センターの開院、小野市役所の移転など、人の移動に関連する施設が廃止・新設されていることから、これらの施設に関連するトリップの出発地・到着地は移転先に変更している。

- ・交通手段別の移動距離帯をみると、本来、兵庫県の距離帯別分担率のように、移動距離帯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、小野市においては、すべての距離帯で自動車利用が多くなっている。

＜ 小野市と兵庫県の距離帯別代表交通手段（2020（令和2）年）＞

（小野市）



（兵庫県）

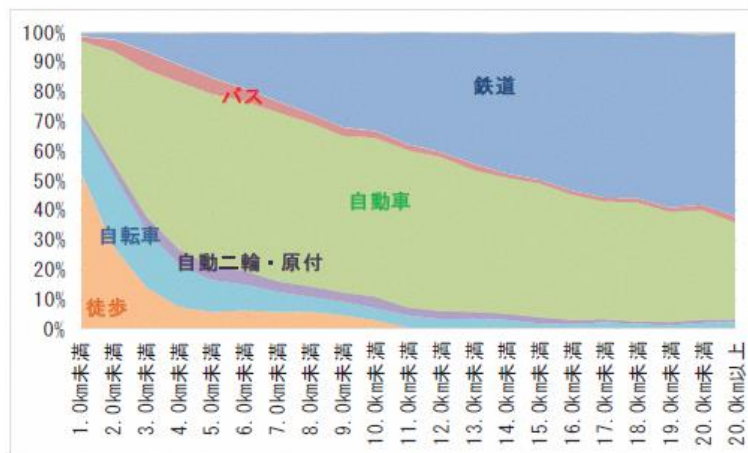


図 3-13 小野市と兵庫県の距離帯別代表交通手段

出典：PT 調査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（令和3年6月）に掲載

※PT 調査結果を元にした推計値とは、平成22年 PT 調査結果を元に、令和2年の住民基本台帳人口の市町別性別年齢層別人口を用いて、PT 調査結果を令和2年に補正した値を表す。

※ただし、平成22年以降に小野市民病院と三木市民病院の閉院及び北播磨総合医療センターの開院、小野市役所の移転など、人の移動に関連する施設が廃止・新設されていることから、これらの施設に関連するトリップの出発地・到着地は移転先に変更している。

4. 粟生線の実利用者数と輸送人員の違い

計画本編 19 ページの「2-4-1 鉄道」においては「実利用者数」を用いてきたところであるが、従来の「輸送人員」との関連性等についても分析していく必要があるとともに、次に掲げる点も勘案し、参考資料として掲載することとする。

- ①実利用者数は過去データの蓄積が十分でないことから、利用のピーク時からの経年変化や変化の傾向についてもみていく必要があること。
- ②輸送人員の数値を用いた本計画の前身である「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」と本計画とは継続性があり、今後も前計画からの事業にも取り組んでいくこと。
- ③輸送人員は、国の基準による統一的な算定方法に基づいていること。

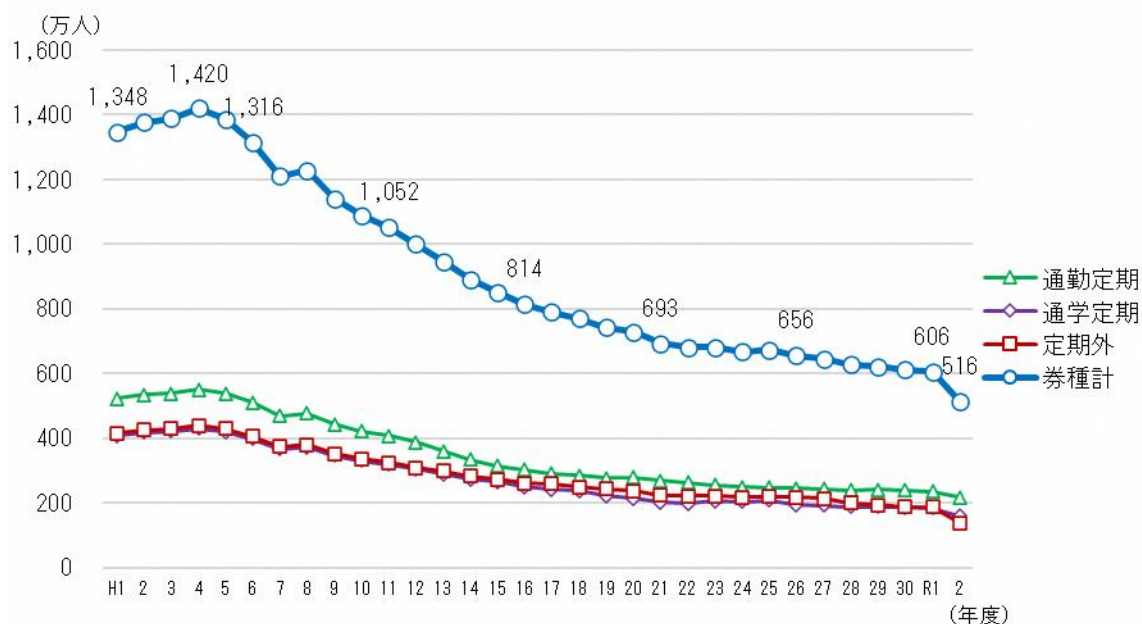


図 4-1 粟生線の輸送人員の変化

出典：神戸電鉄資料

なお、栗生線の輸送人員及び実利用者数の違いについては、下表のとおりである。

表 4-1 輸送人員及び実利用者数の違い

	輸送人員	実利用者数
数え方	乗車券購入情報を人数換算し、各路線へ案分している（*）。	改札機から得られる入駅から出駅までの移動情報から、栗生線を含む移動を抽出し算出している。
データ特性	1 国土交通省の鉄道輸送統計調査における算定方法に準拠したもので、鉄道各社が公表しており、他社との比較も容易である。 2 過去データが蓄積されており、経年変化が把握できる。 3 定期券や回数券、企画乗車券等は、利用の有無にかかわらず、購入時点で一定の輸送人員を計上している。 4 複数路線を乗り継ぐ場合、1つの路線だけに輸送人員 1 人を計上している。	1 改札機やデータの処理システム等を保有する一部の鉄道会社だけが算出可能であり、かつ公表もされておらず、他社との比較はできない。 2 過去データの蓄積が十分ではなく、経年変化は限られた範囲でしか把握できない。 3 他社と神戸電鉄を乗り継ぐ定期外の移動（IC カードを除く。）は、他社から神戸電鉄への乗継は把握できるものの、その逆が把握できないため、前者を基に後者も同数の移動があるとみなしている。 4 複数路線を乗り継ぐ場合、それぞれの路線に利用人数（3 路線を乗り継ぐと 3 人）を計上している。

5. 数値目標の算出根拠

計画本編 115 ページの「9-1 数値目標の設定」における本計画の取組の達成状況を把握するための数値目標の算出根拠について、次のとおり示す。

5-1 数値目標の算出の基礎となる数値の設定

5-1-1 人口

目標値の算出に当たり、まず、基準値年次から目標値年次の粟生線沿線地域の人口増減率を推計する。

(粟生線沿線市区全体の人口増減率)

- ・基準値年次の人口

R2 年の国勢調査人口を用いる。

- ・目標値年次の人口

国立社会保障・人口問題研究所による R7 年・R12 年の地域別将来推計人口 (H30.3 推計) を線形補間して、次のとおり R9 年の人口を推計する。

$$(R9 \text{ 年値}) = (R7 \text{ 年値}) + ((R12 \text{ 年値}) - (R7 \text{ 年値})) \div 5 \times 2$$

- ・基準値年次から目標値年次の人口増減率

目標値年次の人口を基準値年次の人口で除して算出する。

上記に基づき算出した粟生線沿線地域の総人口、5 歳以上人口及び生産年齢人口 (15～64 歳人口) の増減率は、下表のとおりである。

表 5-1 粟生線沿線市区の増減率 (R2→R9)

市区	総人口	5 歳以上人口	生産年齢人口 (15～64 歳人口)
神戸市北区	0.94	0.94	0.92
神戸市西区	0.98	0.98	0.97
三木市	0.89	0.89	0.85
小野市	0.94	0.95	0.94
合計	0.93	0.93	0.91

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

(粟生線沿線地域の目標値年次の人口)

次に、粟生線沿線地域の R2 年人口（国勢調査）に上記で算出した人口増減率を乗じ、粟生線沿線地域の目標値年次の人口（R9 年）を推計する。

この結果、基準値年次の人口及び推計した目標年次の人口は、下表のとおりとなる。

表 5-2 粟生線沿線地域の総人口（R2、R9）

沿線市区	基準値年次(R2)	目標値年次(R9)
神戸市北区沿線	48,611 人	46,000 人
神戸市西区沿線	25,148 人	25,000 人
三木市沿線	68,518 人	60,000 人
小野市沿線	37,961 人	36,000 人
合計	180,238 人	167,000 人

出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所による試算値（令和 9 年）

表 5-3 粟生線沿線地域の 5 歳以上人口（R2、R9）

沿線市区	基準値年次(R2)	目標値年次(R9)
神戸市北区沿線	47,387 人	45,000 人
神戸市西区沿線	24,648 人	24,000 人
三木市沿線	66,316 人	59,000 人
小野市沿線	36,411 人	34,000 人
合計	174,762 人	162,000 人

出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所による試算値（令和 9 年）

表 5-4 粟生線沿線地域の生産年齢人口（15～64 歳人口）（R2、R9）

沿線市区	基準値年次(R2)	目標値年次(R9)
神戸市北区沿線	24,475 人	23,000 人
神戸市西区沿線	12,413 人	12,000 人
三木市沿線	36,609 人	31,000 人
小野市沿線	21,693 人	20,000 人
合計	95,190 人	86,000 人

出典：国勢調査（令和 2 年）、国立社会保障・人口問題研究所による試算値（令和 9 年）

5-1-2 コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率

国土交通省 HP にて公表されている「テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移」から、コロナ禍収束後の鉄道の利用状況を検討したところ、関西圏では、コロナの影響がある程度落ち着いたとみられる令和4年4月～6月においても利用者はコロナ前の約9割で高止まりしていることから、コロナ禍収束後（目標年次：R9年）の鉄道利用者数は、コロナ前（基準値年次：R1年）の9割に減少すると仮定する。

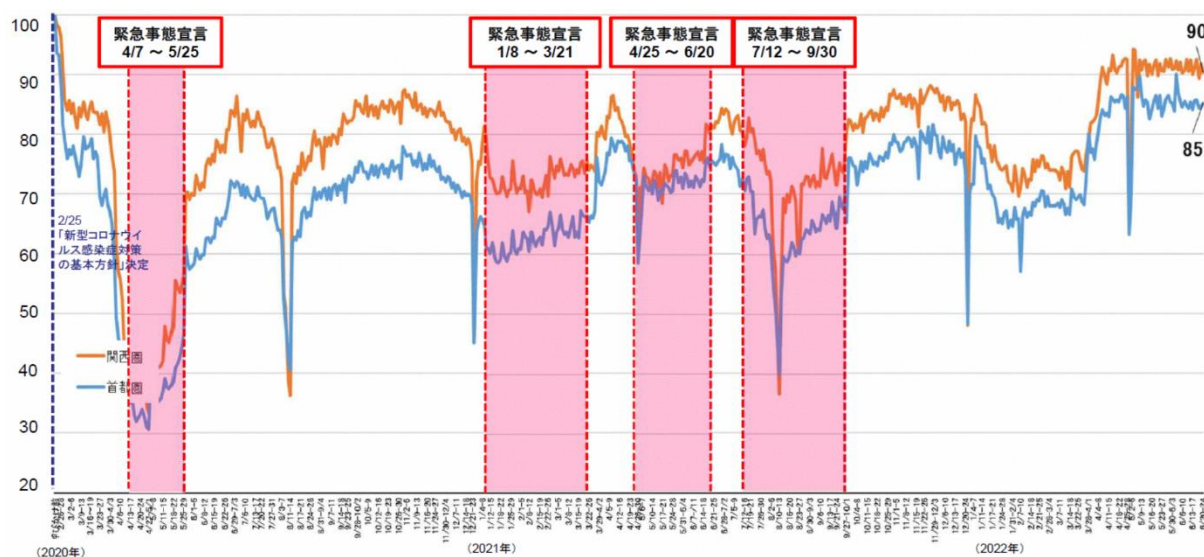


図 5-1 テレワーク・時差出勤呼びかけ後のピーク時間帯の駅利用状況推移（首都圏・関西圏）

出典：国土交通省、「鉄道利用者の皆様へ（新型コロナウイルス感染症対策の利用者向け情報）」、
駅の利用状況（首都圏・関西圏：速報値）、

https://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_fr1_000062.html、令和4年7月1日

※関西圏の数値は、JR（JR西日本）、大手民鉄（近鉄、南海、京阪、阪急、阪神）の主なターミナル駅（大阪・梅田、京都、神戸三宮、難波、京橋）における平日ピーク時間帯の自動改札出場者数の減少率の平均値であり、テレワーク・時差出勤呼びかけ前を100とした場合の指数である。

※呼びかけ前は、令和2年2月17日の週の特定日。

※ピーク時間帯は、各駅において7時30分～9時30分の間の1時間で最も利用者が多い時間帯。

※グラフ内で「緊急事態宣言」とした期間は、関西圏のいずれかの地域で緊急事態宣言が発令されていた期間を示す。

5-2 数値目標の算定方法

5-2-1 基本方針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) 指標①安全で安定した輸送サービスの確保のための新型車両の導入編成数

神戸電鉄が導入する新型車両の編成数を用いて算出する。

(基準値の算出根拠)

なし

(目標値の算出根拠)

神戸電鉄における新型車両の導入スケジュール（案）に基づき、次のとおり目標値を設定する。

導入時期	R6	R7	R8	R9	累計
導入編成数	1 編成	1 編成	1 編成	1 編成	4 編成

(2) 指標②車両や鉄道施設等の更新・改良に対する兵庫県及び沿線市の支援充当率

国・県・沿線市が支援している「鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金（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）」の金額を用いて算出する。

(基準値の算出根拠)

基準値年次（R1 年）の支援充当率（実績値）

項 目	事業費及び補助金額	備 考
補助対象事業費(①)	741,000 千円	
県及び沿線市の 補助金額合計 (②)	247,000 千円	支援充当率 33.3%(②÷①×100)

(目標値の算出根拠)

神戸電鉄が実施する車両や鉄道施設等の更新・改良に要する事業費の増減にかかわらず安定的な支援を行うため、鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金による支援（支援充当率）を維持する目標として設定する。

(3) 指標③時間貸 P&R 駐車場の年間利用者数

押部谷駅、広野ゴルフ場前駅、恵比須駅、三木駅及び小野駅（小野駐車場・小野第2駐車場）に設置されている駅前時間貸 P&R 駐車場の年間利用者数を用いて算出する。

（基準値の算出根拠）

コロナ禍の影響を受けない R1 年値を基準値とする。

- ・ P&R 駐車場の利用者数（R1）：152 百人/年…①

（目標値の算出根拠）

5-1-1 人口で示したとおり、栗生線沿線地域の人口は将来にかけて減少することが見込まれる。また、5-1-2 コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率で示したとおり、コロナ禍収束後においても鉄道利用者数が元に復さないおそれがある。

こうした状況下において、P&R 駐車場の利用者数の目標値については、後述の 5-2-3 (3) で設定した「定期外の鉄道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」を踏まえて設定することとする。

- ・ 基準値年次から目標値年次の人口増減率：93%…②
- ・ コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率：90%…③
- ・ P&R 駐車場の利用者数（R9 推計値）：①×②×③÷127 百人/年…④
- ・ 栗生線沿線地域の利用者数（定期外）（R9 推計値）：2,940,000 人…⑤

（算出方法は後述）

- ・ 栗生線沿線地域の利用者数（定期外）（R9 目標値）：3,300,000 人…⑥

（算出方法は後述）

- ・ P&R 駐車場の利用者数（R9 目標値）：④×⑥÷⑤÷142 百人/年

5-2-2 基本方針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) 指標①-1 住宅地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間

地域拠点と鉄道駅を結ぶアクセス交通に関する数値目標について、乗継利便性の向上のため、地域拠点と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間を指標とする。

また、バスのダイヤの設定に当たっては、単に対象駅における待ち時間だけでなく、他の駅や施設との接続等も考慮しなければならないなど、路線全体の調整が必要となることに留意する必要がある（計画5-3「数値目標の達成状況」＜各指標に対する評価等＞を参照。）。

（基準値の算出根拠）

緑が丘駅における平日7・8時台のバス（緑が丘・自由が丘・青山地域）→鉄道（上り）と、平日17・18時台の鉄道（下り）→バス（緑が丘・自由が丘・青山地域）を対象とする。

これは、平日の朝ピーク時に住宅地からバスで駅に通勤し、夕方に駅からバスで住宅地に帰宅することを想定している。

なお、基準値は8分（R3年値）である。

（目標値の算出根拠）

基準値から1分短縮した時間を目標値とする。

(2) 指標①-2 企業用地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間

（基準値の算出根拠）

樫山駅における平日7・8時台の鉄道（下り）→バス（小野工業団地・小野流通等業務団地方面）と、平日17・18時台のバス（小野工業団地・小野流通等業務団地方面）→鉄道（上り）を対象とする。

これは、平日の朝ピーク時に駅からバスで企業用地に通勤し、夕方に企業用地からバスで駅に帰宅することを想定している。

なお、基準値は5分（R3年値）である。

（目標値の算出根拠）

基準値を維持する目標値とし、ダイヤ改正の際に、待ち時間が長期化しないよう重点的に調整することとする。

(3) 指標①-3 観光地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間

（基準値の算出根拠）

緑が丘駅での休日 9・10 時台の鉄道（下り）→バス（ネスタリゾート神戸方面）と 15・16 時台のバス（ネスタリゾート神戸方面）→鉄道（上り）を対象とする。

これは、休日の朝に駅からバスで観光地に移動し、夕方に観光地からバスで駅に帰宅することを想定している。

なお、基準値は 5 分（R3 年値）である。

（目標値の算出根拠）

基準値を維持する目標値とし、ダイヤ改正の際に、待ち時間が長期化しないよう重点的に調整することとする。

（４） **指標②**神戸市西区・三木市・小野市の工業団地の従業者数

（基準値の算出根拠）

沿線市提供データから、神戸市西区・三木市・小野市にある工業団地の従業者数（R3）を基準値とする。

なお、神戸市西区は神戸複合産業団地、三木市は三木工場公園及びひょうご情報公園都市、小野市は小野工業団地・小野流通等業務団地及びひょうご小野産業団地を対象とする。

- ・神戸市西区の工業団地の従業者数（R3）：6,200 人…①
- ・三木市の工業団地の従業者数（R3）：5,000 人…②
- ・小野市の工業団地の従業者数（R3）：6,000 人…③
- ・神戸市西区・三木市・小野市の工業団地の従業者数（R3）：①＋②＋③＝17,200 人

（目標値の算出根拠）

神戸創生戦略（第 4 版）（R2.3）、第 2 期三木市創生計画（R4.3）及び第 2 期小野市総合戦略（R4.3）の成果指標の数値から目標とすべき従業者数の伸び率を算出し、工業団地の目標値とする。

＜神戸市＞

- ・神戸市内就業者数の基準値：760,200 人…④
- ・神戸市内就業者数の目標値：760,200 人…⑤
- ・神戸市西区の工業団地の従業者数（R9）
- ・①×（⑤÷④）÷①×1.00÷6,200 人…⑥

＜三木市＞

- ・三木市内事業所数の基準値：3,254 社…⑦
- ・三木市内事業所数の目標値：3,300 社…⑧
- ・三木市の工業団地の従業者数（R9）：②×（⑧÷⑦）÷②×1.01÷5,000 人…⑨

＜小野市＞

- ・小野市の製造業における市内就業者数の基準値：9,581 人…⑩
- ・小野市の製造業における市内就業者数の目標値：10,000 人…⑪
- ・小野市の工業団地の従業者数（R9）： $③ \times (⑪ \div ⑩) \div ③ \times 1.04 \div 6,300$ 人…⑫
- ・神戸市西区・三木市・小野市の工業団地の従業者数（R9）： $⑥ + ⑨ + ⑫ \div 17,500$ 人

（５） **指標③**三木市・小野市の観光入込客数

（基準値の算出根拠）

兵庫県観光客動態調査における三木市と小野市の観光入込客数を基準値（コロナ禍の影響を受けない R1 年値）として用いる。

- ・三木市の観光入込客数（R1）：5,166 千人/年…①
- ・小野市の観光入込客数（R1）：1,958 千人/年…②
- ・三木市・小野市の観光入込客数（R1）： $① + ② \div 712$ 万人/年

（目標値の算出根拠）

第２期三木市創生計画（R4.3）及び第２期小野市総合戦略（R4.3）の成果指標の数値を目標値とする。

- ・三木市の観光入込客数（R9）：5,170 千人/年…③
- ・小野市の観光入込客数（R9）：2,200 千人/年…④
- ・三木市・小野市の観光入込客数（R9）： $③ + ④ \div 737$ 万人/年

5-2-3 基本方針 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) 指標① 鉄道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

沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数とは、鉄道実利用者数を栗生線沿線地域の 5 歳以上人口で除したものである（神戸電鉄の小児運賃が必要となる年齢が 6 歳以上であることから、その年齢区分に最も近い 5 歳以上人口（国勢調査）を用いることとする。）。

（基準値の算出根拠）

コロナ禍の影響を受けない R1 年値を基準値とする。

- ・ 栗生線の実利用者数（R1）：7,840,000 人/年…①
- ・ 栗生線沿線地域の 5 歳以上人口（R2 国勢調査）：174,762 人…②
（うち、神戸市 72,035 人、三木市 66,316 人、小野市 36,411 人）
- ・ 栗生線沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数（R1）：①÷②≒44 回/年

（目標値の算出根拠）

5-1-1 人口で示したとおり、栗生線沿線地域の人口は将来にかけて減少することが見込まれる。また、5-1-2 コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率で示したとおり、コロナ禍収束後においても鉄道利用者数が元に復さないおそれがある。

こうした状況下において、鉄道実利用者数の R9 目標値については、コロナ禍以前の令和元年度の鉄道利用者数をベースとし、人口減少率とコロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率を考慮した上で、沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数について少なくとも 1 人当たり年間 2 回（1 往復）は多く利用が得られるよう設定する。

具体的な算出方法としては、基準値に人口減少率とコロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率を乗じた R9 推計値をベースとし、沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数を少なくとも年間 2 回（1 往復）は多く鉄道を利用するものとして算出する。

なお、本指標①については、後述する指標②（定期の鉄道実利用者数）の目標値と指標③（定期外の鉄道実利用者数）の目標値の和とする。

- ・ 栗生線沿線地域の利用者数（定期）（R9 目標値）：3,700,000 人…③

（算出方法は後述）

- ・ 栗生線沿線地域の利用者数（定期外）（R9 目標値）：3,300,000 人…④

（算出方法は後述）

- ・ 栗生線沿線地域の実利用者数（R9 目標値）：①+②≒7,000,000 人…⑤

- ・ 栗生線沿線地域の 5 歳以上人口（R9 推計値）：162,000 人…⑥

（うち、神戸市 69,000 人、三木市 59,000 人、小野市 34,000 人）

- ・ 栗生線沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数（R9 目標値）：⑤÷⑥≒44 回/年

(2) **指標②** 定期の鉄道実利用者数及び沿線地域の生産年齢人口 1 人当たりの年間
鉄道利用回数

沿線地域の生産年齢人口 1 人当たりの年間鉄道利用回数とは、鉄道実利用者数（定期）を栗生線沿線地域の生産年齢人口（15～64 歳人口）で除したものである（主に通勤定期・通学定期を利用すると考えられる生産年齢人口（国勢調査）を用いることとする。）。

（基準値の算出根拠）

コロナ禍の影響を受けない R1 年値を基準値とする。

- ・ 栗生線の実利用者数（定期）（R1）：4,330,000 人/年…①
- ・ 栗生線沿線地域の生産年齢人口（R2 国勢調査）：95,190 人…②
（うち、神戸市 36,888 人、三木市 36,609 人、小野市 21,693 人）
- ・ 栗生線沿線地域の生産年齢人口 1 人当たりの年間鉄道利用回数（定期）（R1）
：①÷②≒46 回/年

（目標値の算出根拠）

5-1-1 人口で示したとおり、栗生線沿線地域の人口は将来にかけて減少することが見込まれる。また、5-1-2 コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率で示したとおり、コロナ禍収束後においても鉄道利用者数が元に復さないおそれがある。

こうした状況下において、鉄道実利用者数の目標値の設定に当たっては、コロナ禍以前の令和元年度の鉄道利用者数をベースとし、人口減少率とコロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率を考慮した上で、沿線地域 1 人当たりの年間鉄道利用回数について少なくとも 1 人当たり年間 2 回（1 往復）は多く利用が得られるよう設定する。

- ・ 基準値年次から目標値年次の生産年齢人口増減率：91%…③
- ・ コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率：90%…④
- ・ 栗生線沿線地域の利用者数（定期）（R9 推計値）
：①×③×④≒3,540,000 人…⑤
- ・ 栗生線沿線地域の生産年齢人口（15～64 歳人口）（R9 推計値）：86,000 人…⑥
（うち、神戸市 35,000 人、三木市 31,000 人、小野市 20,000 人）
- ・ 栗生線沿線地域の生産年齢人口 1 人当たりの年間鉄道利用回数（定期）
（R9 推計値）：⑤÷⑥≒41 回/年…⑦
- ・ 栗生線沿線地域の生産年齢人口 1 人当たりの年間鉄道利用回数（定期）
（R9 目標値）：⑦+2 回/年≒43 回/年…⑧
- ・ 栗生線沿線地域の利用者数（定期）（R9 目標値）：⑥×⑧≒3,700,000 人

(3) **指標③**定期外の鉄道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

定期外の沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数とは、鉄道実利用者数（定期外）を栗生線沿線地域の5歳以上人口で除したものである（神戸電鉄の小児運賃が必要となる年齢が6歳以上であることから、その年齢区分に最も近い5歳以上人口（国勢調査）を用いることとする。）。

（基準値の算出根拠）

コロナ禍の影響を受けないR1年値を基準値とする。

- ・ 栗生線の実利用者数（定期外）（R1）：3,510,000人/年…①
- ・ 栗生線沿線地域の5歳以上人口（R2 国勢調査）：174,762人…②
（うち、神戸市 72,035 人、三木市 66,316 人、小野市 36,411 人）
- ・ 栗生線沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数（定期外）（R1）
：①÷②≒20回/年

（目標値の算出根拠）

5-1-1 人口で示したとおり、栗生線沿線地域の人口は将来にかけて減少することが見込まれる。また、5-1-2 コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率で示したとおり、コロナ禍収束後においても鉄道利用者数が元に復さないおそれがある。

こうした状況下において、鉄道実利用者数の目標値の設定に当たっては、コロナ禍以前の令和元年度の鉄道利用者数をベースとし、コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率を考慮した上で、沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数について少なくとも1人当たり年間2回（1往復）は多く利用が得られるよう設定する。

- ・ 基準値年次から目標値年次の5歳以上人口増減率：93%…③
- ・ コロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率：90%…④
- ・ 栗生線沿線地域の利用者数（定期外）（R9 推計値）
：①×③×④≒2,940,000人…⑤
- ・ 栗生線沿線地域の5歳以上人口（R9 推計値）：162,000人…⑥
（うち、神戸市 69,000 人、三木市 59,000 人、小野市 34,000 人）
- ・ 栗生線沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数（定期外）
（R9 推計値）：⑤÷⑥≒18回/年…⑦
- ・ 栗生線沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数（定期外）
（R9 目標値）：⑦+2回/年≒20回/年…⑧
- ・ 栗生線沿線地域の利用者数（定期外）（R9 目標値）：⑥×⑧≒3,300,000人

6. 用語集

計画本編で用いた用語について、下記に説明する。

あ行

<ESG>

Environment（環境）・Social（社会）・Governance（ガバナンス（企業統治））の頭文字の略で、これらを考慮した投資活動や経営・事業活動である。

か行

<カーボンニュートラル>

温室効果ガスの排出量と吸収量を均衡させることであり、2050 年までに温室効果ガスの排出を全体としてゼロにすることを目指す。

<キス&ライド>

自宅から鉄道駅・バスターミナルまで自動車で送迎してもらい、そこから電車・バスなど公共交通機関を利用（ライド）する移動方式。

<区域区分>

無秩序な市街化を防ぐとともに、計画的なまちづくりを進めるため、市街化を進める市街化区域と、市街化を抑制する市街化調整区域に区分する制度。

<交通結節点>

異なる交通手段（場合によっては同じ交通手段）を相互に連絡する乗換え・乗継ぎ施設で、具体的には鉄道駅やバスターミナルなどをいう。

<交通弱者>

自分で運転することができず、自動車中心社会では移動を制約される人たちであり、具体的には年少者や高齢者、障がい者などをいう。

さ行

<サイクルトレイン>

自転車を鉄道車両内に解体せずに持ち込むことができるサービス。

<シェアサイクル>

自転車を地域内で共通して利用するサービスであり、地域内に設置してある複数のサイクルポート（駐輪場）で自転車の利用・返却が可能である。

<市街化区域>

都市計画によって定められる区域で、すでに市街地を形成している区域及び概ね 10 年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。

<市街化調整区域>

都市計画によって定められる区域で、豊かな自然環境や農地などを守るとともに、無秩序な開発を防ぐため、市街化を抑制すべき区域。

<生成原単位>

ある地域に居住する人が行う 1 人 1 日当たりの平均トリップ数。

た行

<TFP>

トラベル・フィードバック・プログラムの略で、習慣的になっている過度なマイカー利用を見直し、コミュニケーションを通じ、「かしこいクルマの使い方」を考え実践していくプログラムであり、モビリティ・マネジメントの手法の 1 つ。

<デマンド型交通>

予約があった場合のみ運行する交通であり、運行方式、運行ダイヤ、発着地の自由度の組み合わせにより、多様な運行形態が存在する。

<トリップ>

人がある目的をもってある地点からある地点まで移動することの総称で、複数の交通手段を乗り換えても 1 つの目的による移動の場合は 1 つのトリップと数える。

は行

<パーク&ライド>

自宅から鉄道駅・バスターミナルまで自動車を運転して駐車場に駐車（パーク）し、そこから電車・バスなど公共交通機関を利用（ライド）する移動方式。

<パーソントリップ（PT）調査>

「いつ」「どこから」「どこまで」「どんな人が」「どのような目的で」及び「どのような交通手段を利用して」移動したのかを調査し、人の 1 日の全ての動きを捉える調査。

本計画における PT 調査は、主に平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査のことを指す。

<フィーダー>

公共交通網において、鉄道などの基幹軸と接続して支線の役割を担う公共交通網。

ま行

<MaaS（マース）>

Mobility as a Service の略で、地域住民や来訪者 1 人ひとりのトリップ単位での移動ニーズに対応して、複数の公共交通やそれ以外の移動サービスを最適に組み合わせ、検索・予約・決済等を一括で行うサービスであり、観光や医療等の目的地における交通以外のサービス等との連携により、移動の利便性向上や地域の課題解決にも資する重要な手段となる。

<モビリティ・マネジメント>

1 人ひとりの移動が社会的にも個人的にも望ましい方向に、自発的に変化することを促すもので、アンケートなどのコミュニケーションツールを用いて、意識啓発を行う取組などをいう。

や行

<用途地域>

建築物が無秩序に混在することを防ぐため、住居、商業、工業など市街地の大枠としての土地利用を定めた 13 種類の地域。用途地域が指定されると、それぞれの目的に応じて、建てられる建物の種類が決められる。

わ行

<ワークショップ>

さまざまな立場の人が自由に意見し合い、あるテーマについて考え、合意形成に導く場。