

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の数値目標に対する令和5年度の実績値及び評価等について

基本方針		指標	現況値 (R3)	実績値 (R4)	実績値 (R5)	目標値 (R9)	実績値に対する評価・今後の取組等
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)	・新型車両の導入について、当初は R6 年度からの導入を予定していたが、半導体不足の影響により、R7 年度以降の導入となる見通し。
		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	33% (33.3%)	33% (33.2%)	33% (33.2%)	3 割以上	・地域公共交通確保維持改善事業費補助における国の補助率に合わせ、兵庫県及び沿線市による協調支援の補助率も一部で 1/4 となったものの、支援全体としては 3 割以上の支援充当率を確保。 ・粟生線の安全で安定した輸送サービスの確保のため、引き続き、協議会として国への要望活動を行うとともに、県及び沿線市においても支援を継続する。
		③時間貸 P&R 駐車場の年間利用者数	111 百人	125 百人 (R3+14 百人)	140 百人 (R3+29 百人)	142 百人 (R3+31 百人)	・R9 年度の目標達成に必要な利用者数+31 百人に対し R5 実績値は+29 百人で、達成率は 93%となった。 ・R3 年度から R5 年度にかけての粟生線の実利用者数は 10%増加しているのに対し、P&R 利用者数は 26%増加しており、実利用者数の増加を上回る P&R 利用者数の伸びであることから、P&R の利用促進が図られていると考えられる。 ・特に、三木駅の R5 年度の P&R 利用者数 (4,264 人) はコロナ禍以前となる R 元年度 (3,569 人) を上回る実績であり、三木駅再生や増便運行により P&R 利用も伸びているとみられる。 ・今後、P&R 駐車場の精算機におけるキャッシュレス化の拡充に加え、キャッシュレス決済のポイント付与を活用したリニューアルキャンペーンの実施により、更なる利用促進を図る。
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	①-1 住宅地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間	8 分 (8.55 分)	7 分 (7.55 分)	7 分 (7.52 分)	7 分	・R4 年度に平均待ち時間を現況値から 1 分短縮。 ・R5 年度も一部路線バスのダイヤ調整により平均待ち時間を短縮し、全体的としては現況値から 1 分短縮の実績値を維持。
		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	5 分 (5.50 分)	5 分 (5.33 分)	5 分 (5.33 分)	5 分	・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数値目標。 ・樫山駅における鉄道及びバスのダイヤに変更はなく、平均待ち時間を維持。
		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	5 分 (5.50 分)	5 分 (5.50 分)	5 分 (5.50 分)	5 分	・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数値目標。 ・緑が丘駅における鉄道及びバスのダイヤに変更はなく、平均待ち時間を維持。
		②神戸市西区・三木市・小野市の工業団地の従業者数	172 百人	173 百人 (R3+1 百人)	175 百人 (R3+3 百人)	175 百人 (R3+3 百人)	・R9 年度の目標達成に必要な従業者数+3 百人に対し、R5 実績値は+3 百人で、達成率は 100%となった。 ・神戸複合産業団地の最寄駅である木津駅の利用者数をみると、R5 年度は 418 千人で、コロナ禍以前 (R 元年度、366 千人) を 14%上回る実績となっており、従業者数の増加が粟生線利用に寄与していると考えられる。 ・地方創生に係る沿線市の計画との整合性を図った指標であることから、引き続き、各市の計画との整合性を図りつつ、実績値の動向を把握していく。
		③三木市・小野市の観光入込客数	598 万人	713 万人 (R3+115 百人)	720 万人 (R3+122 万人)	737 万人 (R3+139 万人)	・R9 年度の目標達成に必要な観光入込客数+139 万人に対し、R5 実績値は+122 万人で、達成率は 87%となった。 ・コロナ禍により中止となっていたイベントが令和 5 年度に再開される等により、観光入込客数は増加傾向となっている。
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	627 万人	673 万人 (R3+46 万人)	692 万人 (R3+65 万人)	700 万人 (R3+73 万人)	・実利用者数については、R9 年度の目標達成に必要な利用者数+73 万人に対し R5 実績値は+65 万人で、達成率は 89%となった。また、鉄道利用回数については、R9 年度の目標達成に必要な鉄道利用回数+8 回に対し R5 実績値は+4.6 回で、達成率は 57%となった。 ・本年度は計画期間の実質 2 年目ということもあり、引き続き、計画に基づく事業を着実に推進するとともに、協議会事業のうち後述の特別列車については必要な見直しを行い、実績の向上を図っていく。
			36 回	39.2 回 (R3+3.2 回)	40.6 回 (R3+4.6 回)	44 回 (R3+8 回)	
		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	354 万人	365 万人 (R3+11 万人)	372 万人 (R3+18 万人)	370 万人 (R3+16 万人)	・実利用者数については、R9 年度の目標達成に必要な利用者数+16 万人に対し R5 実績値は+18 万人で、達成率は 112%となった。また、鉄道利用回数については、R9 年度の目標達成に必要な鉄道利用回数+6 回に対し R5 実績値は+3.1 回で、達成率は 51%となった。 ・コロナ禍の反動増について、以前は定期外に比べ定期の回復度合いは低かったが、両者の回復度合いが近い数値となってきている。引き続き、利用状況を注視していく。
			37 回	39.0 回 (R3+2.0 回)	40.1 回 (R3+3.1 回)	43 回 (R3+6 回)	
		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	274 万人	308 万人 (R3+34 万人)	320 万人 (R3+46 万人)	330 万人 (R3+56 万人)	・実利用者数については、R9 年度の目標達成に必要な利用者数+56 万人に対し R5 実績値は+46 万人で、達成率は 82%となった。また、鉄道利用回数については、R9 年度の目標達成に必要な鉄道利用回数+4 回に対し R5 実績値は+2.8 回で、達成率は 70%となった。 ・協議会イベント「粟生線サイクリング」について、1 日限りの特別列車ではなく、恒常的な取組となるよう内容を工夫し、サイクリングを活用した定期外の利用促進につなげていく。
			16 回	17.9 回 (R3+1.9 回)	18.8 回 (R3+2.8 回)	20 回 (R3+4 回)	