資料２

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７年度の実績値及び評価等について

		指標	現況値（R3）	実績値（R4）	実績値（R5）	実績値（R6）	実績値（R7）	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	－	－	－	－	1 編成	4 編成（累計）	**・R7 年度新型車両（6500 系車両 3 両編成車）を 1 編成導入。R8 年度以降も引き続き導入予定。**
		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%）	33%（33.3%）	33%（33.3%）	3 割以上	・兵庫県及び沿線市による協調支援の補助率は 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）	156 百人（R3＋45 百人）	166 百人（R3＋55 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（増加率＋27.9%）に対し R7 実績値は＋55 百人（＋49.5%）で、達成率は 117%となった。 ・R3 年度から R7 年度にかけての粟生線の実利用者数は約 13%の増加に対し、P&R 利用者数は約 50%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。 ・リニューアルキャンペーンを実施した小野駅前第１・第２駐車場、三木駅前駐車場 P&R 利用者数は、対 R3 年度比、対 R6 年度比ともに増加していることから、今後も、**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、引き続き利用促進を図る。
基本方針２	市域交通サービスの一体的・まちづくりと連携した地域公共交通の構築	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（7.43 分）	8 分（8.28 分）	7 分	・R7 年 10 月の三木市内路線バスのバス路線見直し等によるダイヤ改正により平均待ち時間が増加となった。
		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）	6 分（6.50 分）	5 分（5.83 分）	5 分	・R8 年 4 月らんらんバスのダイヤ改正により、樫山駅における平均待ち時間が短縮となった。
		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）	2 分（2.00 分）	2 分（2.00 分）	5 分	・R6 年度以降平均待ち時間が大幅に短縮しているが、該当する路線バスの減便によって待ち時間を算出する対象便が 4 便から 1 便に減少したことによる短縮のため、取組による効果ではない。
		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）	176 百人（R3＋4 百人）	181 百人（R3＋9 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（増加率＋1.7%）に対し、R7 実績値は＋9 百人（＋5.2%）で、達成率は 103%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、R7 年度は約 481 千人で、コロナ禍以前（R 元年度、366 千人）を約 31%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）	697 万人（R3＋99 万人）	742 万人（R3＋144 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（増加率＋23.2%）に対し、R7 実績値は＋144 万人（＋24.1%）で、達成率は 101%となった。
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 36 回	673 万人（R3＋46 万人） 39.2 回（R3＋3.2 回）	692 万人（R3＋65 万人） 40.6 回（R3＋4.6 回）	706 万人（R3＋79 万人） 42.2 回（R3＋6.2 回）	708 万人（R3＋81 万人） 42.8 回（R3 ＋ 6.8 回）	700 万人（R3＋73 万人） 44 回（R3＋8 回）	・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（増加率 11.6%）に対し R7 実績値は＋81 万人（＋12.9%）で、達成率は約 101%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（増加率＋22.2%）に対し R7 実績値は＋6.8 回（＋18.9%）で、達成率は 97%となった。 ・引き続き、計画に基づく事業を着実に推進するとともに、**後述の自転車との取組にも引き続きチャレンジしながら利用者の確保を図っていく。**
		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 37 回	365 万人（R3＋11 万人） 39.0 回（R3＋2.0 回）	372 万人（R3＋18 万人） 40.1 回（R3＋3.1 回）	382 万人（R3＋28 万人） 41.9 回（R3＋4.9 回）	382 万人（R3＋28 万人） 42.3 回（R3＋5.3 回）	370 万人（R3＋16 万人） 43 回（R3＋6 回）	・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（増加率＋4.5%）に対し R7 実績値は＋28 万人（＋7.9%）で、達成率は 103%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（増加率＋16.2%）に対し R7 実績値は＋5.3 回（＋14.3%）で、達成率は 98%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、神戸電鉄および近隣各社局で回数券発売が終了となったこと、神戸市における高校生への通学定期補助制度の実施・拡充により、直近では定期の回復度合いが大きくなっていると推察される。引き続き、今後の利用状況を注視していく。
		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 16 回	308 万人（R3＋34 万人） 17.9 回（R3＋1.9 回）	320 万人（R3＋46 万人） 18.8 回（R3＋2.8 回）	325 万人（R3＋51 万人） 19.4 回（R3+3.4 回）	326 万人（R3＋52 万人） 19.7 回（R3+3.7 回）	330 万人（R3＋56 万人） 20 回（R3＋4 回）	・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（増加率＋20.4%）に対し R7 実績値は＋52 万人（＋19.0%）で、達成率は 99%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（増加率＋25.0%）に対し R7 実績値は＋3.7 回（＋23.1%）で、達成率は 99%となった。 ・今後、定期外の利用促進策の一つとして**「粟生線サイクルトレイン」を恒常的な取組となるよう実証実験を重ねながら課題を整理・解決し、サイクリングとの連携による利用促進**につなげていく。