

(2) 調査結果

沿線企業を対象としたアンケート調査の設問とその調査結果は以下の通りである。

アンケート区分

「企業アンケート」が 323 件で 90.2%、「学校アンケート」が 35 件で 9.8%となっている。

| | (件) | (%) | |
|------------|-----|-------|--|
| 1. 企業アンケート | 323 | 90.2 | |
| 2. 学校アンケート | 35 | 9.8 | |
| 不明・無回答 | 0 | 0.0 | |
| 合計 | 358 | 100.0 | |

地域区分

「三木市」が 182 件で 50.8%と最も多く、次いで「小野市」が 120 件で 33.5%、さらに「神戸市」が 54 件で 15.1%と続いている。

| | (件) | (%) | |
|--------|-----|-------|--|
| 1. 三木市 | 182 | 50.8 | |
| 2. 小野市 | 120 | 33.5 | |
| 3. 神戸市 | 54 | 15.1 | |
| 4. 不明 | 2 | 0.6 | |
| 不明・無回答 | 0 | 0.0 | |
| 合計 | 358 | 100.0 | |

<企業アンケートの地域別回収状況>

企業からの回収数 323 件のうち、三木市の企業の占める割合が 52.0%と最も多い。

※この割合は、地域別の回収率とは異なる。

| | (件) | (%) | |
|--------|-----|-------|--|
| 1. 三木市 | 168 | 52.0 | |
| 2. 小野市 | 110 | 34.1 | |
| 3. 神戸市 | 43 | 13.3 | |
| 4. 不明 | 2 | 0.6 | |
| 不明・無回答 | 0 | 0.0 | |
| 合計 | 323 | 100.0 | |

<学校アンケートの地域別回収状況>

学校からの回収数 35 件のうち、三木市の学校の占める割合が 40.0%と最も多い。

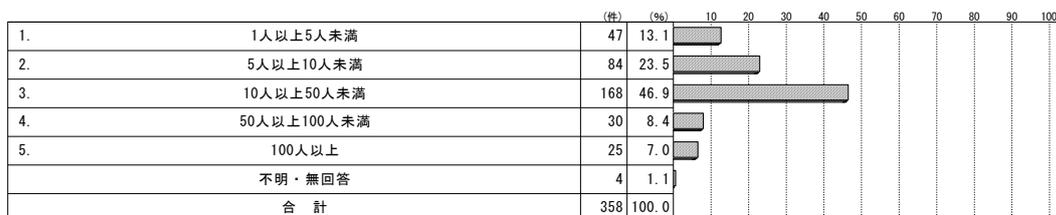
※この割合は、地域別の回収率とは異なる。

| | (件) | (%) | |
|--------|-----|-------|--|
| 1. 三木市 | 14 | 40.0 | |
| 2. 小野市 | 10 | 28.6 | |
| 3. 神戸市 | 11 | 31.4 | |
| 4. 不明 | 0 | 0.0 | |
| 不明・無回答 | 0 | 0.0 | |
| 合計 | 35 | 100.0 | |

1. 従業員・職員の皆様の通勤手段について教えてください。

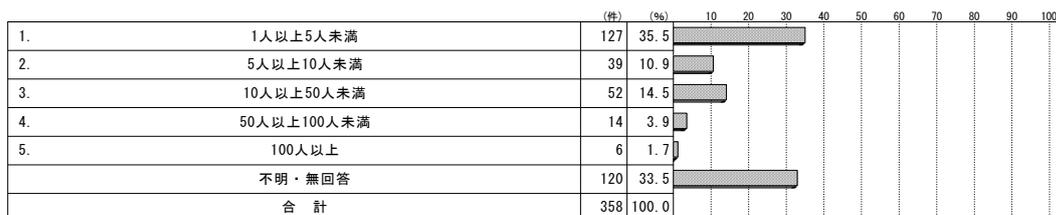
問1 従業員・職員数は何人ですか？

「10人以上50人未満」が168件で46.9%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が84件で23.5%、さらに「1人以上5人未満」が47件で13.1%と続いている。



問1-副 うち、非正規社員（パート、アルバイト等）・非正規職員（常勤、非常勤講師、アルバイト等）は何人ですか？

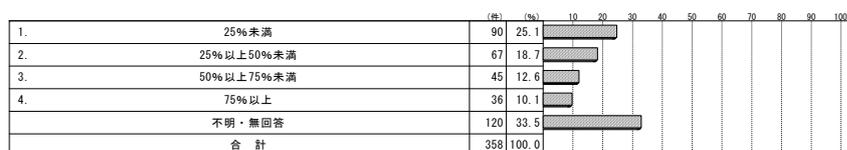
「1人以上5人未満」が127件で35.5%と最も多く、次いで「10人以上50人未満」が52件で14.5%、さらに「5人以上10人未満」が39件で10.9%と続いている。



※不明・無回答は「0人」の回答を含む。

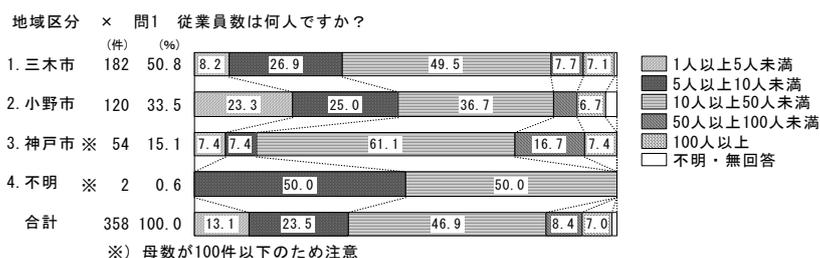
<全従業員・職員に対する非正規社員の割合>

非正規社員割合「25%未満」の企業が90件で25.1%と最も多く、次いで「25%以上50%未満」が67件で18.7%、さらに「50%以上75%未満」が45件で12.6%と続いている。



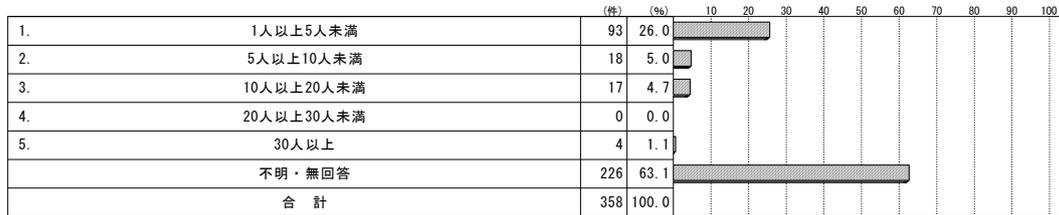
<地域別の従業員・職員数>

三木市・小野市は、10人未満の小規模な団体からの回答が多い。



問2 従業員・職員の皆様の通勤で、「神戸電鉄」を利用している方は何人いますか？（非正規社員・非正規職員の方も含めてお答えください）

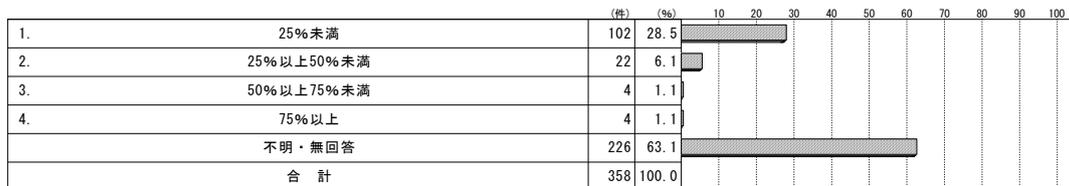
「1人以上5人未満」が93件で26.0%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が18件で5.0%、さらに「10人以上20人未満」が17件で4.7%と続いている。



※不明・無回答は「0人」の回答を含む。

<全従業員・職員に対する神戸電鉄利用者の割合>

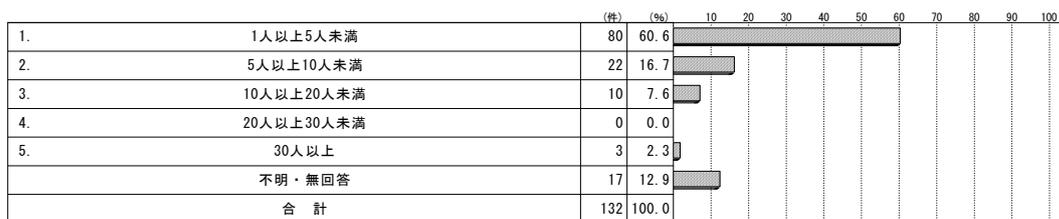
「25%未満」が102件で28.5%と最も多く、次いで「25%以上50%未満」が22件で6.1%と続いている。半数以上の従業員が神鉄通勤をしている企業は少ない。



問3 上記問2の質問で、神戸電鉄で通勤されている従業員・職員の方々は、駅と貴事業所間を、どの交通手段で移動していますか？

○徒歩

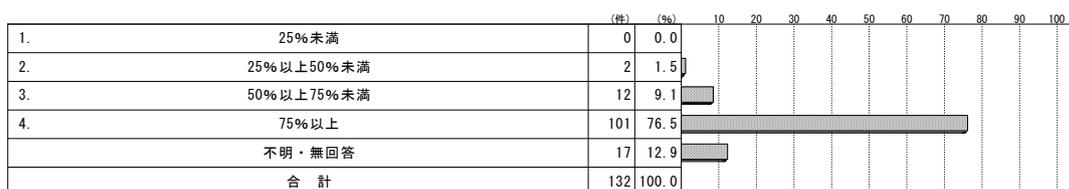
「1人以上5人未満」が80件で60.6%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が22件で16.7%、さらに「10人以上20人未満」が10件で7.6%と続いている。



※不明・無回答は「0人」の回答を含む。

<神戸電鉄利用者に対する割合>

「75%以上」が101件で76.5%と最も多く、次いで「50%以上75%未満」が12件で9.1%、さらに「25%以上50%未満」が2件で1.5%と続いている。



○自転車

「1人以上5人未満」が17件で12.9%と最も多く、次いで「10人以上20人未満」が1件で0.8%と続いている。

| | | (件) | (%) | |
|----|------------|-----|-------|--|
| 1. | 1人以上5人未満 | 17 | 12.9 | |
| 2. | 5人以上10人未満 | 0 | 0.0 | |
| 3. | 10人以上20人未満 | 1 | 0.8 | |
| 4. | 20人以上30人未満 | 0 | 0.0 | |
| 5. | 30人以上 | 0 | 0.0 | |
| | 不明・無回答 | 114 | 86.4 | |
| | 合計 | 132 | 100.0 | |

※不明・無回答は「0人」の回答を含む。

<神戸電鉄利用者に対する割合>

「75%以上」が7件で5.3%と最も多く、次いで「50%以上75%未満」が5件で3.8%と続いている。

| | | (件) | (%) | |
|----|------------|-----|-------|--|
| 1. | 25%未満 | 3 | 2.3 | |
| 2. | 25%以上50%未満 | 3 | 2.3 | |
| 3. | 50%以上75%未満 | 5 | 3.8 | |
| 4. | 75%以上 | 7 | 5.3 | |
| | 不明・無回答 | 114 | 86.4 | |
| | 合計 | 132 | 100.0 | |

○バイク

「1人以上5人未満」が3件で2.3%と最も多い。

| | | (件) | (%) | |
|----|------------|-----|-------|--|
| 1. | 1人以上5人未満 | 3 | 2.3 | |
| 2. | 5人以上10人未満 | 0 | 0.0 | |
| 3. | 10人以上20人未満 | 0 | 0.0 | |
| 4. | 20人以上30人未満 | 0 | 0.0 | |
| 5. | 30人以上 | 0 | 0.0 | |
| | 不明・無回答 | 129 | 97.7 | |
| | 合計 | 132 | 100.0 | |

※不明・無回答は「0人」の回答を含む。

<神戸電鉄利用者に対する割合>

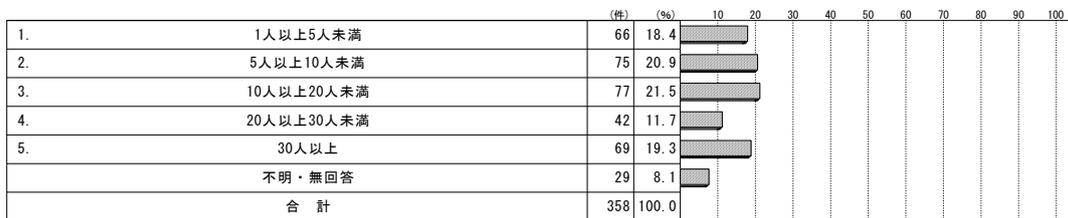
「50%以上75%未満」が2件で1.5%と最も多く、次いで「25%未満」が1件で0.8%と続いている。

| | | (件) | (%) | |
|----|------------|-----|-------|--|
| 1. | 25%未満 | 1 | 0.8 | |
| 2. | 25%以上50%未満 | 0 | 0.0 | |
| 3. | 50%以上75%未満 | 2 | 1.5 | |
| 4. | 75%以上 | 0 | 0.0 | |
| | 不明・無回答 | 129 | 97.7 | |
| | 合計 | 132 | 100.0 | |

問4 従業員・職員の皆様の通勤手段で、「神戸電鉄以外」で通勤している方は何人いますか？

○マイカー

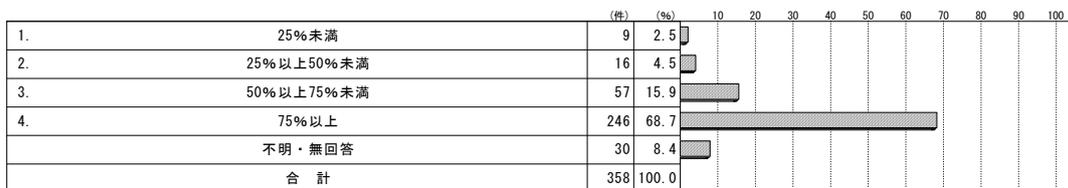
「10人以上20人未満」が77件で21.5%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が75件で20.9%、さらに「30人以上」が69件で19.3%と続いている。



※不明・無回答に「0人」の回答を含む。

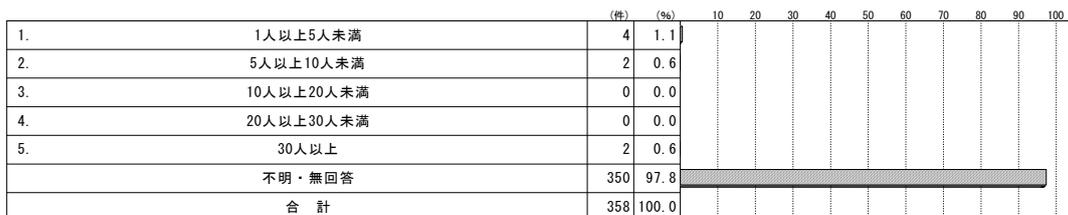
<全従業員・職員に対するマイカー利用者の割合>

「75%以上」が246件で68.7%と最も多く、次いで「50%以上75%未満」が57件で15.9%、さらに「25%以上50%未満」が16件で4.5%と続いている。



○地下鉄

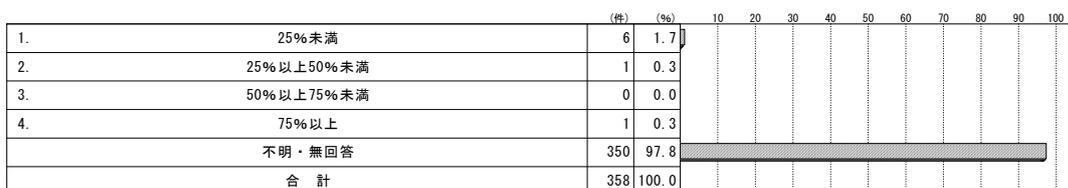
「1人以上5人未満」が4件で1.1%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」と「30人以上」が2件で0.6%と続いている。



※不明・無回答に「0人」の回答を含む。

<全従業員・職員に対する地下鉄利用者の割合>

「25%未満」が6件で1.7%と最も多く、次いで「25%以上50%未満」と「75%以上」が1件で0.3%と続いている。



○バス

「1人以上5人未満」が30件で8.4%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が3件で0.8%、さらに「10人以上20人未満」が2件で0.6%と続いている。

| | | (件) | (%) | |
|----|------------|-----|-------|--|
| 1. | 1人以上5人未満 | 30 | 8.4 | |
| 2. | 5人以上10人未満 | 3 | 0.8 | |
| 3. | 10人以上20人未満 | 2 | 0.6 | |
| 4. | 20人以上30人未満 | 1 | 0.3 | |
| 5. | 30人以上 | 1 | 0.3 | |
| | 不明・無回答 | 321 | 89.7 | |
| | 合計 | 358 | 100.0 | |

※不明・無回答に「0人」の回答を含む。

<全従業員・職員に対するバス利用者の割合>

「25%未満」が36件で10.1%と最も多く、次いで「25%以上50%未満」が1件で0.3%と続いている。

| | | (件) | (%) | |
|----|------------|-----|-------|--|
| 1. | 25%未満 | 36 | 10.1 | |
| 2. | 25%以上50%未満 | 1 | 0.3 | |
| 3. | 50%以上75%未満 | 0 | 0.0 | |
| 4. | 75%以上 | 0 | 0.0 | |
| | 不明・無回答 | 321 | 89.7 | |
| | 合計 | 358 | 100.0 | |

○徒歩

「1人以上5人未満」が75件で20.9%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が10件で2.8%、さらに「30人以上」が4件で1.1%と続いている。

| | | (件) | (%) | |
|----|------------|-----|-------|--|
| 1. | 1人以上5人未満 | 75 | 20.9 | |
| 2. | 5人以上10人未満 | 10 | 2.8 | |
| 3. | 10人以上20人未満 | 3 | 0.8 | |
| 4. | 20人以上30人未満 | 0 | 0.0 | |
| 5. | 30人以上 | 4 | 1.1 | |
| | 不明・無回答 | 266 | 74.3 | |
| | 合計 | 358 | 100.0 | |

※不明・無回答に「0人」の回答を含む。

<全従業員・職員に対する徒歩の割合>

「25%未満」が67件で18.7%と最も多く、次いで「25%以上50%未満」が13件で3.6%と続いている。

| | | (件) | (%) | |
|----|------------|-----|-------|--|
| 1. | 25%未満 | 67 | 18.7 | |
| 2. | 25%以上50%未満 | 13 | 3.6 | |
| 3. | 50%以上75%未満 | 6 | 1.7 | |
| 4. | 75%以上 | 6 | 1.7 | |
| | 不明・無回答 | 266 | 74.3 | |
| | 合計 | 358 | 100.0 | |

○自転車

「1人以上5人未満」が72件で20.1%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が9件で2.5%、さらに「10人以上20人未満」が4件で1.1%と続いている。

| | | (件) | (%) | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
|----|------------|-----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1. | 1人以上5人未満 | 72 | 20.1 | | | | | | | | | | |
| 2. | 5人以上10人未満 | 9 | 2.5 | | | | | | | | | | |
| 3. | 10人以上20人未満 | 4 | 1.1 | | | | | | | | | | |
| 4. | 20人以上30人未満 | 1 | 0.3 | | | | | | | | | | |
| 5. | 30人以上 | 1 | 0.3 | | | | | | | | | | |
| | 不明・無回答 | 271 | 75.7 | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 358 | 100.0 | | | | | | | | | | |

※不明・無回答に「0人」の回答を含む。

<全従業員・職員に対する自転車利用者の割合>

「25%未満」が71件で19.8%と最も多く、次いで「25%以上50%未満」が9件で2.5%、さらに「50%以上75%未満」が4件で1.1%と続いている。

| | | (件) | (%) | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
|----|------------|-----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1. | 25%未満 | 71 | 19.8 | | | | | | | | | | |
| 2. | 25%以上50%未満 | 9 | 2.5 | | | | | | | | | | |
| 3. | 50%以上75%未満 | 4 | 1.1 | | | | | | | | | | |
| 4. | 75%以上 | 3 | 0.8 | | | | | | | | | | |
| | 不明・無回答 | 271 | 75.7 | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 358 | 100.0 | | | | | | | | | | |

○二輪・原付

「1人以上5人未満」が76件で21.2%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が12件で3.4%、さらに「10人以上20人未満」が4件で1.1%と続いている。

| | | (件) | (%) | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
|----|------------|-----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1. | 1人以上5人未満 | 76 | 21.2 | | | | | | | | | | |
| 2. | 5人以上10人未満 | 12 | 3.4 | | | | | | | | | | |
| 3. | 10人以上20人未満 | 4 | 1.1 | | | | | | | | | | |
| 4. | 20人以上30人未満 | 0 | 0.0 | | | | | | | | | | |
| 5. | 30人以上 | 1 | 0.3 | | | | | | | | | | |
| | 不明・無回答 | 265 | 74.0 | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 358 | 100.0 | | | | | | | | | | |

※不明・無回答に「0人」の回答を含む。

<全従業員・職員に対する二輪・原付利用者の割合>

「25%未満」が84件で23.5%と最も多く、次いで「25%以上50%未満」が5件で1.4%、さらに「50%以上75%未満」が4件で1.1%と続いている。

| | | (件) | (%) | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
|----|------------|-----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1. | 25%未満 | 84 | 23.5 | | | | | | | | | | |
| 2. | 25%以上50%未満 | 5 | 1.4 | | | | | | | | | | |
| 3. | 50%以上75%未満 | 4 | 1.1 | | | | | | | | | | |
| 4. | 75%以上 | 0 | 0.0 | | | | | | | | | | |
| | 不明・無回答 | 265 | 74.0 | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 358 | 100.0 | | | | | | | | | | |

○送迎バス（企業のみ対象）

「1人以上5人未満」と「5人以上10人未満」と「20人以上30人未満」と「30人以上」が1件で0.3%である。

| | | (件) | (%) | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
|----|------------|-----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1. | 1人以上5人未満 | 1 | 0.3 | | | | | | | | | | |
| 2. | 5人以上10人未満 | 1 | 0.3 | | | | | | | | | | |
| 3. | 10人以上20人未満 | 0 | 0.0 | | | | | | | | | | |
| 4. | 20人以上30人未満 | 1 | 0.3 | | | | | | | | | | |
| 5. | 30人以上 | 1 | 0.3 | | | | | | | | | | |
| | 不明・無回答 | 319 | 98.8 | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 323 | 100.0 | | | | | | | | | | |

※不明・無回答に「0人」の回答を含む。

<全従業員・職員に対する送迎バス利用者の割合>

「25%未満」が4件で1.2%である。

| | | (件) | (%) | 10 | 20 | 30 | 40 | 50 | 60 | 70 | 80 | 90 | 100 |
|----|------------|-----|-------|----|----|----|----|----|----|----|----|----|-----|
| 1. | 25%未満 | 4 | 1.2 | | | | | | | | | | |
| 2. | 25%以上50%未満 | 0 | 0.0 | | | | | | | | | | |
| 3. | 50%以上75%未満 | 0 | 0.0 | | | | | | | | | | |
| 4. | 75%以上 | 0 | 0.0 | | | | | | | | | | |
| | 不明・無回答 | 319 | 98.8 | | | | | | | | | | |
| | 合計 | 323 | 100.0 | | | | | | | | | | |

○ 従業員の通勤についてのまとめ

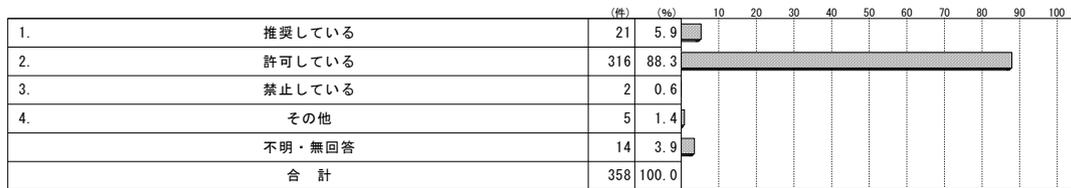
| 質問 | 単位 | 回答企業計 | 三木市 | 小野市 | 神戸市 | その他不明 | |
|--------------|--------------|-------|--------|-------|-------|-------|-----|
| 問1 | 従業員数 | 人 | 12,519 | 7,347 | 3,301 | 1,840 | 31 |
| | うち非正社員 | 人 | 4,125 | 2,429 | 1,259 | 435 | 2 |
| 問2 | 神鉄利用 | 人 | 640 | 303 | 60 | 275 | 2 |
| | 従業員の神鉄利用割合 | % | 5% | 4% | 2% | 15% | 6% |
| 問3 | 端末交通-徒歩 | 人 | 531 | 232 | 41 | 256 | 2 |
| | 端末交通-自転車 | 人 | 44 | 29 | 6 | 9 | 0 |
| | 端末交通-バイク | 人 | 3 | 2 | 0 | 1 | 0 |
| | 端末交通-送迎バス | 人 | 58 | 47 | 3 | 8 | 0 |
| | 端末交通-バス | 人 | 4 | 2 | 1 | 1 | 0 |
| | 端末交通-その他 | 人 | 0 | 0 | 0 | 0 | 0 |
| 問4 | マイカー利用 | 人 | 10,156 | 6,099 | 2,738 | 1,294 | 25 |
| | 地下鉄利用 | 人 | 94 | 37 | 7 | 50 | 0 |
| | バス利用 | 人 | 155 | 78 | 23 | 54 | 0 |
| | 徒歩利用 | 人 | 399 | 269 | 121 | 9 | 0 |
| | 自転車利用 | 人 | 305 | 223 | 78 | 4 | 0 |
| | 二輪・原付利用 | 人 | 295 | 150 | 89 | 52 | 4 |
| | 送迎バス利用 | 人 | 75 | 43 | 0 | 32 | 0 |
| | 従業員のマイカー利用割合 | % | 81% | 83% | 83% | 70% | 81% |
| | 従業員の地下鉄利用割合 | % | 1% | 1% | 0% | 3% | 0% |
| | 従業員のバス利用割合 | % | 1% | 1% | 1% | 3% | 0% |
| 従業員の徒歩利用割合 | % | 3% | 4% | 4% | 0% | 0% | |
| 従業員の自転車利用割合 | % | 2% | 3% | 2% | 0% | 0% | |
| 従業員の二輪原付利用割合 | % | 2% | 2% | 3% | 3% | 13% | |
| 従業員の送迎バス利用割合 | % | 1% | 1% | 0% | 2% | 0% | |

問5 自動車通勤と電車・バス通勤について、それぞれの通勤手当の内容を教えてください。

<自動車通勤について>

①貴事業所・貴校として自動車通勤を許可していますか？

「許可している」が316件で88.3%と最も多く、次いで「推奨している」が21件で5.9%、さらに「その他」が5件で1.4%と続いている。

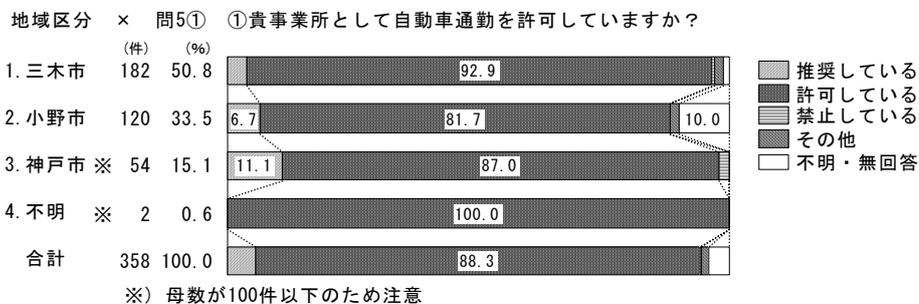


<その他の記述>

- ・会社の車だからなし。その他は3ヶ月に1回ほどガソリン入れている。
- ・認可された人だけ。
- ・休業中です。
- ・通勤場所が近いので。
- ・自由。

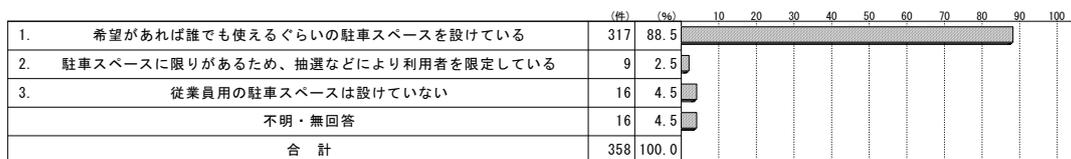
<地域別の自動車通勤の許可状況>

自動車通勤を推奨している割合が多いのは神戸市で、推奨している割合が少ないのは三木市。ただし、いずれの地域も、禁止している企業の割合は少ない。



②従業員・職員の通勤用の駐車スペースはありますか？

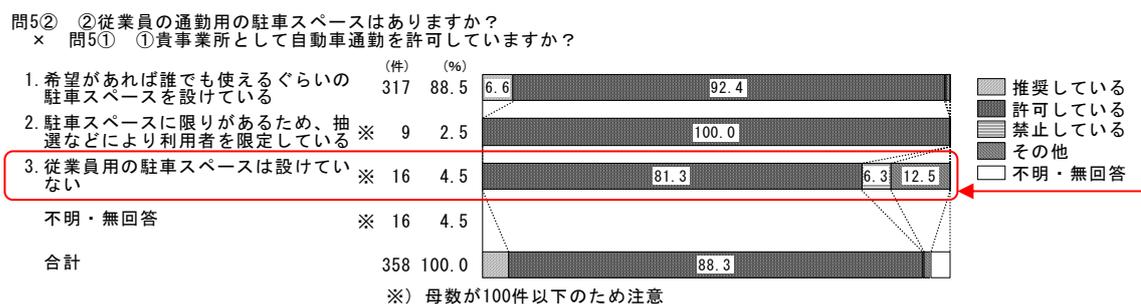
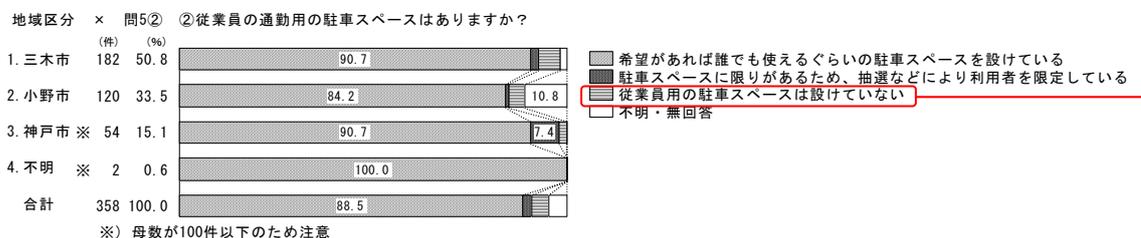
「希望があれば誰でも使えるぐらいの駐車スペースを設けている」が317件で88.5%と最も多く、次いで「従業員用の駐車スペースは設けていない」が16件で4.5%、「駐車スペースに限りがあるため、抽選などにより利用者を限定している」が9件で2.5%と続いている。



<地域別の通勤用駐車スペースの状況>

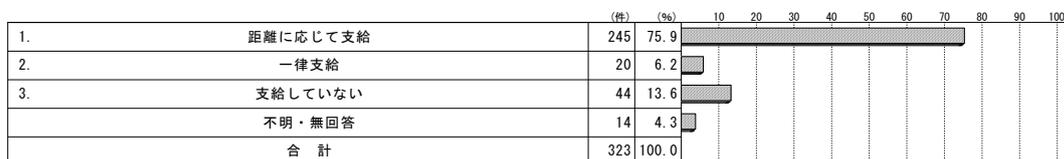
いずれの地域も、誰でも使えるだけの駐車スペースを設けている企業割合が多い。

一方で、従業員用の駐車スペースを設けていない企業も一定数みられるため、その企業の自動車通勤の状況を集計したところ、自動車通勤を禁止している企業が6.3%あった。



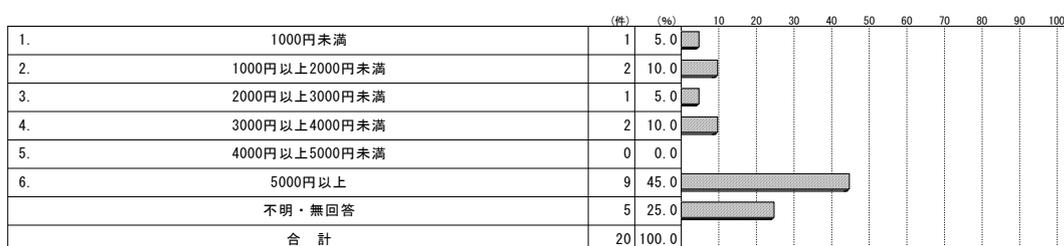
③自動車通勤者への通勤手当はありますか？（企業のみ対象）

「距離に応じて支給」が245件で75.9%と最も多く、次いで「支給していない」が44件で13.6%、「一律支給」が20件で6.2%と続いている。



上記③「一律支給」と回答した方。通勤手当の金額はいくらですか？（企業のみ対象）

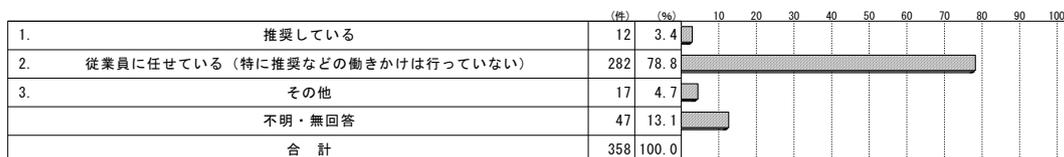
「5000円以上」が9件で45.0%と最も多く、次いで「1000円以上2000円未満」と「3000円以上4000円未満」が2件で10.0%と続いている。



<電車・バス通勤について>

④貴事業所・貴校として電車やバスでの通勤を推奨していますか？

「従業員に任せている（特に推奨などの働きかけは行っていない）」が 282 件で 78.8%と最も多く、次いで「その他」が 17 件で 4.7%、「推奨している」が 12 件で 3.4%と続いている。



<その他の記述>

●企業の意見

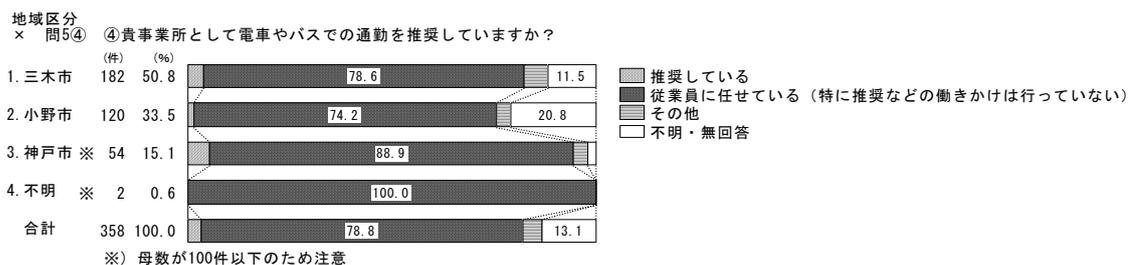
- ・近隣からの通勤がほとんど。
- ・遠回り、時間が3倍以上かかる。不便。
- ・車でも、電車でも便利な方で。（ただし、社員は現在みな車通勤）
- ・車、バイク以外では通勤できない。
- ・自動車通勤が便利。
- ・近くに駅やバス停がない為、マイカーでないと通勤出来ない。
- ・最寄りの駅よりも近くに住居がある。
- ・職務上マイカーが必要。事務所まで公共交通を利用した場合、マイカーを事務所に置いたままも可。
- ・電車、バスでは時間が3～4倍かかる。

●学校の意見

- ・基本は公共交通利用。
- ・緊急の家庭訪問や生徒指導で出かけることがあり、公用車の無い学校現場では、マイカー通勤が必要不可欠である。

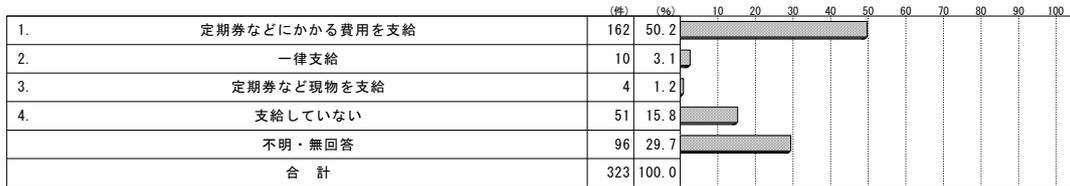
<地域別の電車・バス通勤の許可状況>

電車・バス通勤を推奨している割合が多いのは神戸市である。従業員の自主性に任せている企業がほとんどであるが、三木市や小野市では、その他や無回答の回答割合が多く、電車・バス通勤を勧めていないことがわかる（※その他を選択した企業は、電車・バス通勤が出来ない理由を記載していたため、総じて、電車・バス通勤を勧めていないことが分かった）。



⑤電車やバス通勤者への通勤手当はありますか？（企業のみ対象）

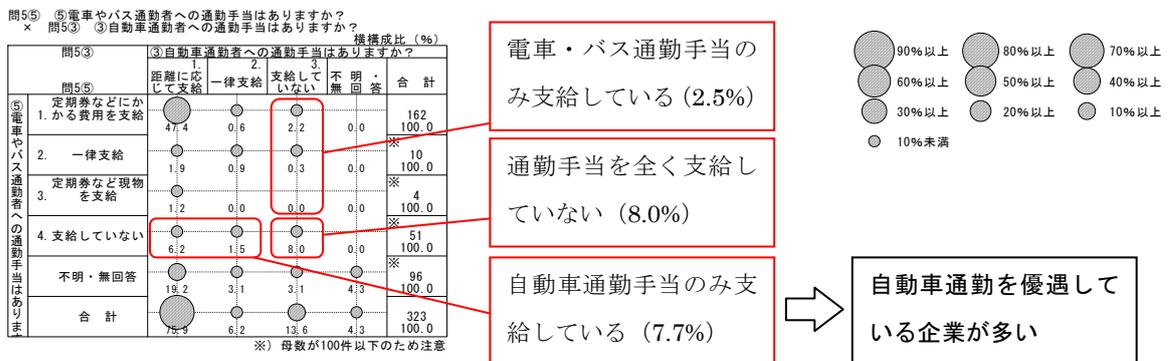
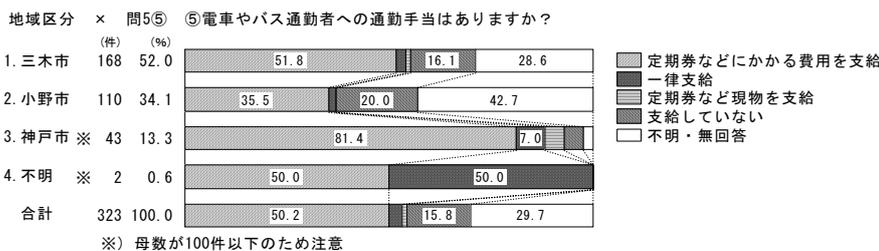
「定期券などにかかる費用を支給」が162件で50.2%と最も多く、次いで「支給していない」が51件で15.8%、さらに「一律支給」が10件で3.1%と続いている。



<地域別の電車・バスの通勤手当の状況>

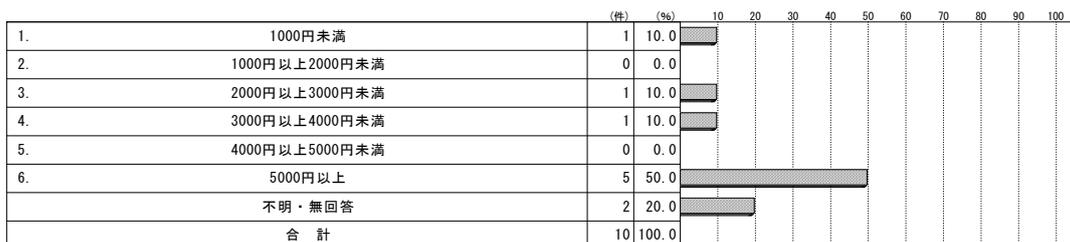
電車・バス通勤者に対して定期券などにかかる費用を支給している企業割合は、神戸市が最も多い傾向にある。三木市や小野市は定期券等費用支給率が低く、通勤手当を支給していない企業も多い。

また、自動車通勤の通勤手当状況と比較したところ、自動車通勤は支給するが、電車・バス通勤を支給しない企業が、相対的に多いことが分かった。



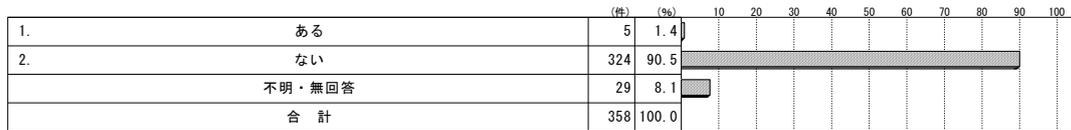
上記⑤「一律支給」と回答した方。通勤手当の金額はいくらですか？（企業のみ対象）

「5000円以上」が5件で50.0%と最も多い。



問6 これまでに、例えばノーマイカーデーの実施や参加など、自動車通勤者を減らして電車・バス通勤者を増やそうとしたことはありますか？

「ない」が324件で90.5%、「ある」が5件で1.4%となっている。



問6-副1 上記問6で「ない」と回答された方にお聞きします。夜勤や交代制勤務があるなど、電車・バス通勤を増やすことが出来ない理由がありましたら教えてください。(複数回答)

○企業

「従業員の自主性に任せているため」が130件で44.7%と最も多く、次いで「その他」が80件の27.5%、さらに「夜勤や交代制勤務など、勤務形態とあわないため」が39件の13.4%と続いている。



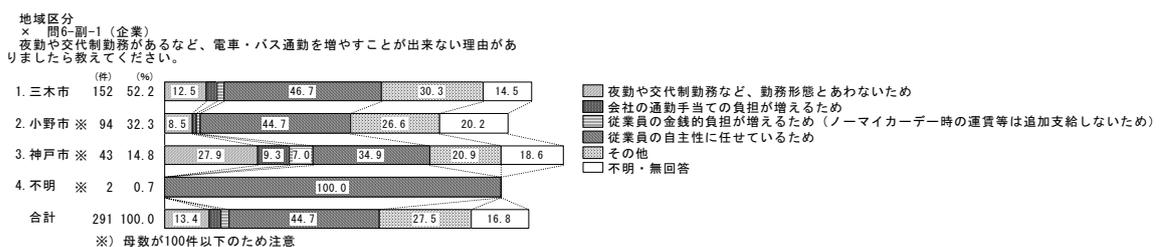
<その他の記述のまとめ>

- ・事業所までの公共交通機関がない ----- 43件
- ・クルマでの通勤の方が便利 ----- 20件
- ・事業所の近くに住んでいる ----- 7件
- ・業務でクルマを使用する ----- 5件
- ・荷物がある ----- 1件

<地域別の電車・バス通勤を増やすことが出来ない理由の状況>

神戸市の企業では勤務形態とあわないことを理由にしている企業が多い。一方で、三木市と小野市では従業員の自主性に任せている企業が多い。

そのため、三木市や小野市では、従業員への啓発を行うことで、電車・バス通勤の利用割合が増える可能性がある。



○学校

「職員の自主性に任せているため」が 15 件で 45.5%と最も多く、次いで「その他」が 12 件で 36.4%、さらに「教育委員会などにて、通勤規程が決められているため（学校独自に規程を変えたりする権限がないため）」が 3 件で 9.1%と続いている。

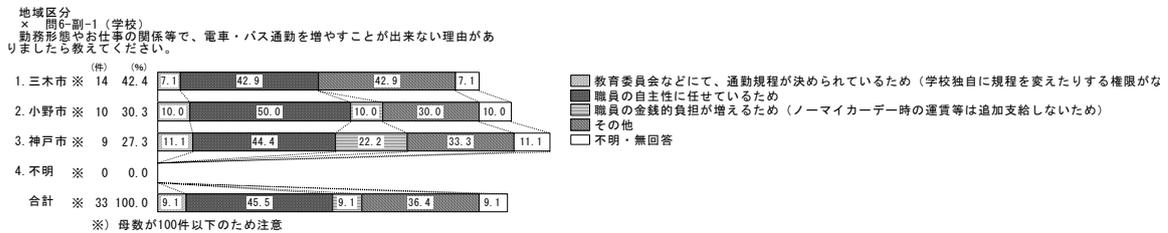
| | (件) | (%) |
|--|-----|-------|
| 1. 教育委員会などにて、通勤規程が決められているため（学校独自に規程を変えたりする権限がないため） | 3 | 9.1 |
| 2. 職員の自主性に任せているため | 15 | 45.5 |
| 3. 職員の金銭的負担が増えるため（ノーマイカーデー時の運賃等は追加支給しないため） | 3 | 9.1 |
| 4. その他 | 12 | 36.4 |
| 不明・無回答 | 3 | 9.1 |
| 合計 | 33 | 100.0 |

<その他の記述のまとめ>

- ・クルマでの通勤の方が便利 ----- 5 件
- ・事業所までの公共交通機関がない ----- 4 件
- ・業務でクルマを使用する ----- 3 件
- ・通勤手段を変更する手続きが容易でない ----- 2 件
- ・原則として職員の住居から在勤庁まで至る経路のうち、
職員が通常利用する経路。社会通念上最も経済的かつ
合理的な経営方法を取る ----- 1 件

<地域別の電車・バス通勤を増やすことが出来ない理由の状況>

地域によって大きな違いはないが、小野市と神戸市では職員の金銭的負担を理由にしている学校がみられる。



問 6-副 2 上記問 6 で「ある」と回答された方にお聞きします。どのようにして電車・バス通勤を増やそうとしたのか、具体的な取組の内容とその効果を教えてください。

<記述のまとめ>

●企業の意見

- ・庁内メールで呼びかけ(月 1 回)
- ・環境問題の取組の一環として
- ・月 1 回のノーマイカーデー

●学校の意見

- ・毎月 20 日をノーマイカーデーとして広報している
- ・ノーマイカーデーの告知

2. 粟生線が廃止となった場合、貴事業所・貴校の企業活動にどのような影響がありますか？

問7 粟生線の利用者が減少傾向にあり、存続が危ぶまれていることはご存じですか？

「はい」が342件で95.5%、「いいえ」が8件で2.2%となっている。

| | (件) | (%) | |
|--------|-----|-------|--|
| 1. はい | 342 | 95.5 | |
| 2. いいえ | 8 | 2.2 | |
| 不明・無回答 | 8 | 2.2 | |
| 合計 | 358 | 100.0 | |

問8 粟生線が廃止となった場合、貴事業所・貴校にどのような影響があると思いますか？（複数回答）

○企業

「粟生線とは無関係なので、また、粟生線通勤者はいないので、影響は受けない」が164件で50.8%と最も多く、次いで「通勤できない従業員がでてくるため、通勤手段への対策を検討しなければならない」が81件で25.1%、「来訪者・購入者が減ると思う」が65件で20.1%と続いている。

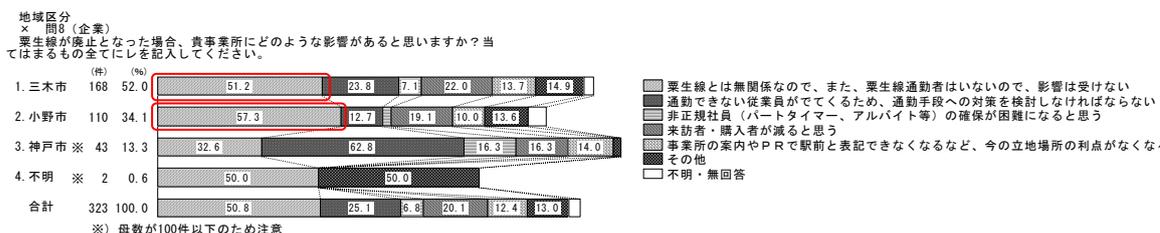
| | (件) | (%) | |
|--|-----|-------|--|
| 1. 粟生線とは無関係なので、また、粟生線通勤者はいないので、影響は受けない | 164 | 50.8 | |
| 2. 通勤できない従業員がでてくるため、通勤手段への対策を検討しなければならない | 81 | 25.1 | |
| 3. 非正規社員（パートタイマー、アルバイト等）の確保が困難になると思う | 22 | 6.8 | |
| 4. 来訪者・購入者が減ると思う | 65 | 20.1 | |
| 5. 事業所の案内やPRで駅前と表記できなくなるなど、今の立地場所の利点がないと思う | 40 | 12.4 | |
| 6. その他 | 42 | 13.0 | |
| 不明・無回答 | 11 | 3.4 | |
| 合計 | 323 | 100.0 | |

<その他の記述のまとめ>

- ・通勤には影響がないが日常生活が困る 11件
- ・間接的に営業に影響を受ける 7件
- ・出張時の交通手段に困る 6件
- ・わからない・大きく影響はない 5件
- ・来訪者が不便になる 3件
- ・地域が衰退する 3件
- ・その他 2件

<地域別の想定される影響の状況>

三木市と小野市の企業の大半が、粟生線とは無関係なので影響はない、と回答している。一方、神戸市の企業では、通勤手段への対策や非正規社員の確保について影響があると回答している。



○学校

「通勤通学できない職員・生徒がでてくるため、通勤通学手段への対策を検討しなければならない」が14件で40.0%と最も多く、次いで「その他」が11件で31.4%、「粟生線とは無関係なので、また、粟生線通勤者はいないので、影響は受けない」が8件で22.9%と続いている。



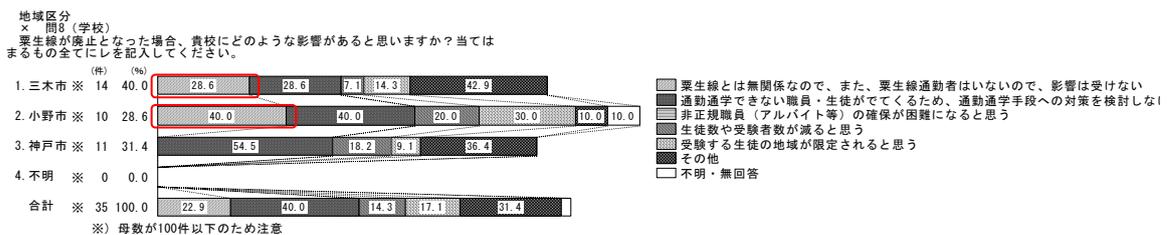
<その他の記述のまとめ>

- ・校外学習等で利用できない。----- 5件
- ・特に問題は無いと思う。----- 1件
- ・高校進学を考える時に、神戸、三木方面の高校への進学について困難な面が出てくる。----- 1件
- ・私立、公立とも受験の時とその後の通学に大きな支障をきたす。----- 1件
- ・神戸方面への出張に利用しているので対策を検討しなければならない。----- 1件
- ・外部から講師招聘をした場合、場合によっては遠方までの送迎になることが考えられる。---- 1件

<地域別の想定される影響の状況>

三木市と小野市の学校の大半が、粟生線とは無関係なので影響はない、と回答している。なお、小野市の学校では、生徒数・受験数の減少や受験生徒の地域が限定されることを挙げている割合も一定数みられる。

一方、神戸市の学校では、通勤通学手段への対策が必要であると回答している割合が多い。



企業・学校ともにみられる傾向として、地域の社会基盤である鉄道がなくなることに対して、三木市と小野市の企業・学校の回答をみると、“粟生線とは無関係なので影響はない”と大半の方が答えている。

住民・行政サイドの不安感と、企業・学校側の思いにギャップがあることに、今後の取組推進や地域内連携に対する危機感を感じる。

**問9 粟生線が廃止となった場合、貴事業所・貴校としてどのような対応をしたいと思いますか？
(複数回答)**

○企業

「粟生線とは無関係なので、また、粟生線通勤者はいないので、対応することはない」が180件で55.7%と最も多く、次いで「従業員の通勤手段をマイカー通勤に変えてもらう」が73件で22.6%、「その他」が34件で10.5%と続いている。

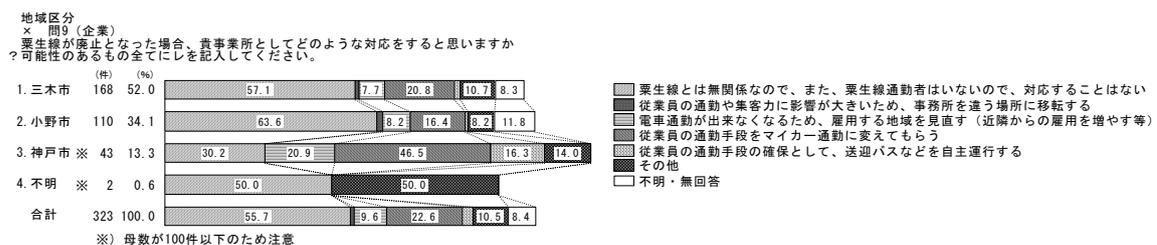


<その他の記述のまとめ>

- ・従業員に代替交通機関を利用してもらう ----- 17件
- ・今のところ考えられない ----- 5件
- ・来訪者に代替交通機関できてもらう ----- 4件
- ・その他 ----- 5件

<地域別の対応策の状況>

三木市と小野市の企業の大半が、粟生線とは無関係なので対応することはない、と回答している。一方、神戸市の企業では、マイカー通勤への転換が最も多く、雇用地域を見直すや送迎バスを運行するなど、雇用形態や通勤形態に大きなメスを入れることを想定している企業が見られる。



○学校

「その他」が 15 件で 42.9%と最も多く、次いで「粟生線とは無関係なので、また、粟生線通勤者はいないので、対応することはない」が 12 件の 34.3%、さらに「職員の通勤手段をマイカー通勤に変えてもらう」が 6 件の 17.1%と続いている。

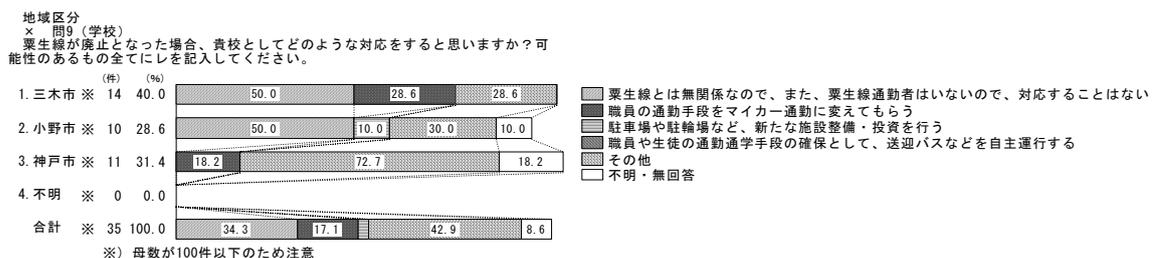
| | (件) | (%) | |
|--|-----|-------|--|
| 1. 粟生線とは無関係なので、また、粟生線通勤者はいないので、対応することはない | 12 | 34.3 | |
| 2. 職員の通勤手段をマイカー通勤に変えてもらう | 6 | 17.1 | |
| 3. 駐車場や駐輪場など、新たな施設整備・投資を行う | 1 | 2.9 | |
| 4. 職員や生徒の通勤通学手段の確保として、送迎バスなどを自主運行する | 0 | 0.0 | |
| 5. その他 | 15 | 42.9 | |
| 不明・無回答 | 3 | 8.6 | |
| 合計 | 35 | 100.0 | |

<その他の記述のまとめ>

- ・本校は特選校制度を実施しているが、その入学条件の 1 つとして公共交通機関による自力通学がある。もし粟生線が廃止となれば見直しが必要になるかもしれない。
- ・職員はマイカーで対応可能であるが、生徒の通学手段は対応できない。
- ・校外学習が全てバスになる
- ・バス通勤に変えてもらう／別ルートでの通勤。
- ・今の段階では考えていない。
- ・私立高校への進学を考えなければいけない。バスや JR で通える高校に限定されるだろう。
- ・廃止は考えていないので回答できません。
- ・鈴蘭台からの代替輸送などを神鉄に考えてもらいたい。
- ・直接の影響はないと思うが、来校者に車利用の方が多少なりとも増えると考えられるので、駐車場の確保が必要になるかもしれない。
- ・職員の通勤は全員がマイカーなので、特別な対応はしない。
- ・校外学習で、粟生線を利用していた行事を貸切バス等に変更しなければならない。経費が非常にかかる。(代わりに路線バスが走ったとしても、人数の関係で、利用するのは難しいだろう)
- ・今後、職員の異動で粟生線利用者が出てきた場合、通勤手段を他の手段に変更せざるを得ない。

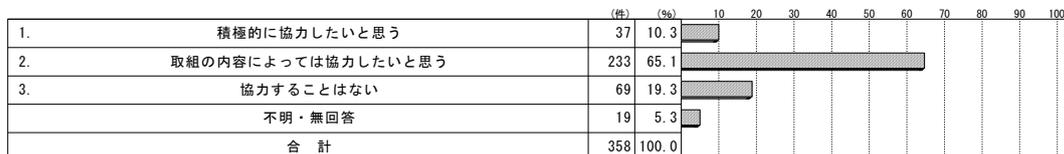
<地域別の想定される影響の状況>

三木市と小野市の学校の大半が、粟生線とは無関係なので対応することはない、と回答している。回答結果では「その他」を選ぶ学校が多く、その回答内容をみると、職員のマイカー通勤への転換は挙げられたが、生徒についての記載はなく、代替輸送については考えていない・神鉄に考えて欲しいなど、職員以外に対しては、具体的な対策を挙げていないのが現状であった。



問10 粟生線の存続に向け、利用者増加等に関する取組があるとしたら、貴事業所・貴校として、その取組に協力することは可能ですか？

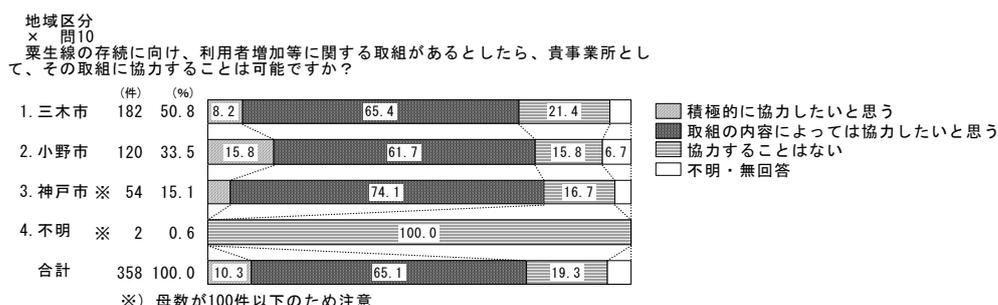
「取組の内容によっては協力したいと思う」が233件で65.1%と最も多く、次いで「協力することはない」が69件で19.3%、「積極的に協力したいと思う」が37件で10.3%と続いている。



<地域別の取組協力への回答状況>

積極的に協力したいと考えているのは、三木市と小野市の企業が多い（特に小野市）。また、積極的に協力+内容によっては協力（条件付き）をあわせると、どの市からも7割以上の参加意向がみられる。特に、神戸市の意向が最も高い結果となった。

一方で、協力することはないと消極的な企業が多いのは三木市。



問11 上記問10で「積極的に協力したいと思う」「取組の内容によっては協力したいと思う」と回答された方にお聞きします。どのような取組であれば、貴事業所・貴校として、参加や協力が可能だと思いますか？（複数回答）

「その他」が77件で28.5%と最も多く、次いで「粟生線存続のサポーター制度があれば、会員登録する」が51件で18.9%、「毎月最終金曜日の『マイバス・マイ電車の日』など、毎月実施しているノーマイカーデーには、従業員・職員にマイカー通勤を自粛するよう働きかける」や「地域全体としてエコ通勤に向けた運動や取組があれば、マイカー通勤が少なくなるように、通勤手当やクルマ通勤を許可する条件・制度などを見直してみる」が31件で11.5%と続いている。



<その他の記述のまとめ>

●企業の意見

- ・ 休日時の利用推進 10 件
- ・ 思いつかない 8 件
- ・ 電車利用者へのサービス（料金割引など） 6 件
- ・ 公共交通網の充実があれば考えられる 6 件
- ・ 出張時に利用 7 件
- ・ 神鉄側のサービス向上を望む 8 件
- ・ その他 7 件

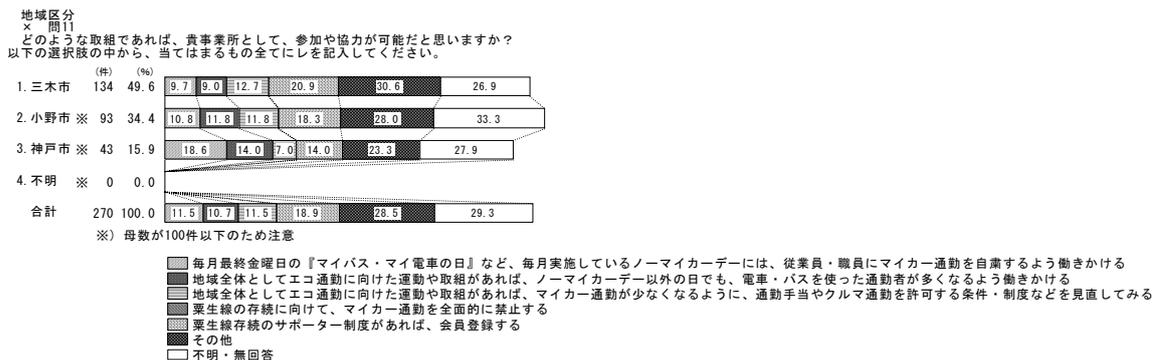
●学校の意見

- ・ 校外学習に積極的に利用するようにする 14 件
- ・ 生徒・保護者会を通じて、各家庭に呼びかける。 3 件
- ・ 現在出張などについては原則鉄道利用としている。 3 件
- ・ 生徒による利用促進ポスターの作成 3 件
- ・ 特認生は粟生線を利用しないと通学できないので、特認生を増やす取組を強化する。
その際神鉄と何らかの連携が出来ればありがたい。ちなみに本年度は駅に特認生募集の
ポスターを掲示していただいた。 1 件

<地域別の取組案への協力意向の状況>

三木市と小野市の企業では、「マイカー通勤が少なくなるように、通勤手当やクルマ通勤を許可する条件・制度などを見直してみる」「サポーター制度への会員登録」が多い傾向にある。

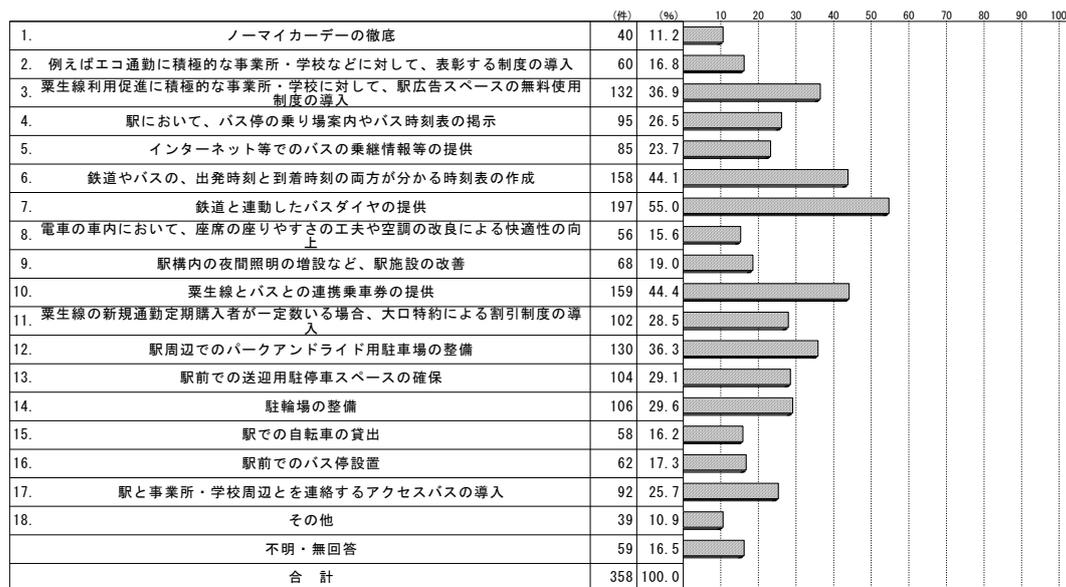
一方、神戸市の企業では、「ノーマイカーデーでの自粛働きかけ」「ノーマイカーデー以外の日の働きかけ」が多い傾向にある。



3. 粟生線の利用促進に向けた取組として、どのような取組が良いと思いますか？

問12 以下の選択肢の中から、“従業員・職員の粟生線利用を促す”取組として有効だと感じるもの（粟生線の利用者増に繋がるもの）をお答えください。（複数回答）

「鉄道と連動したバスダイヤの提供」が197件で55.0%と最も多く、次いで「粟生線とバスとの連携乗車券の提供」が159件で44.4%、さらに「鉄道やバスの、出発時刻と到着時刻の両方が分かる時刻表の作成」が158件で44.1%と続いている。



<その他の記述のまとめ>

●企業の意見

- ・運賃・企画切符 ----- 9件
- ・沿線イベント企画・情報提供 ----- 6件
- ・運行本数・車両数 ----- 5件
- ・所要時間 ----- 4件
- ・他線との接続 ----- 4件
- ・学校・企業誘致、宅地開発、駅前開発 ----- 4件
- ・駅からの公共交通手段の充実 ----- 3件
- ・神姫バスとのサービス格差をうめる ----- 2件
- ・団体への利用促進要請 ----- 2件
- ・その他 ----- 5件

●学校の意見

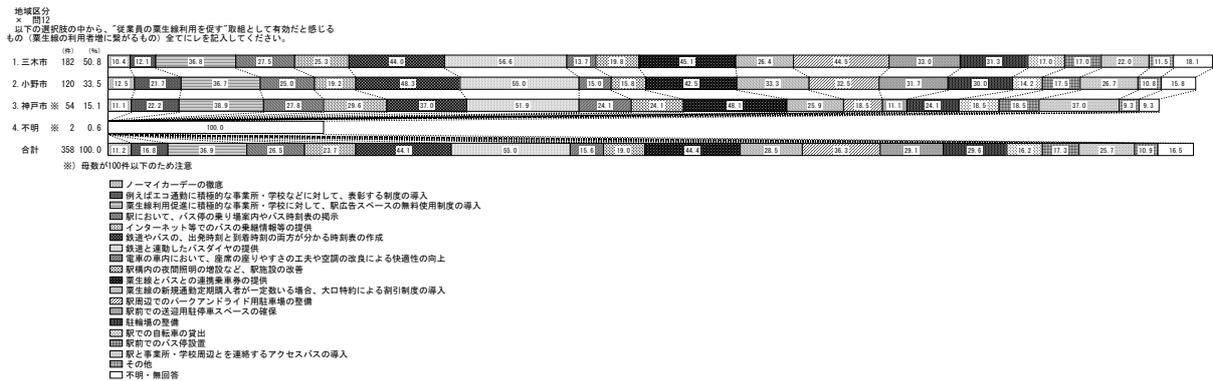
- ・地域行事との連携（新しい企画も）B1 グランプリなどのような例えば小野創作グルメグランプリ。・駅名の変更。・駅毎の名物の発掘。・動物駅長の配置。地元のユルキャラとのコラボ。・駅毎のスタンプ配置。スタンプラリー。・学校行事に粟生線を利用する企画の提案（遠足等）
- ・駅から近くのところに公園をつくる。
- ・運賃をバスより安くする。

<地域別の有効だと考える取組意向の状況>

三木市と小野市の企業では、「鉄道やバスの出発到着時刻の分かる時刻表」や「パークアンドライド駐車場」「送迎用スペース」「駐輪場」など、駅端末交通に関するサービスレベル向上が、利用促進に有効と考える傾向にある。

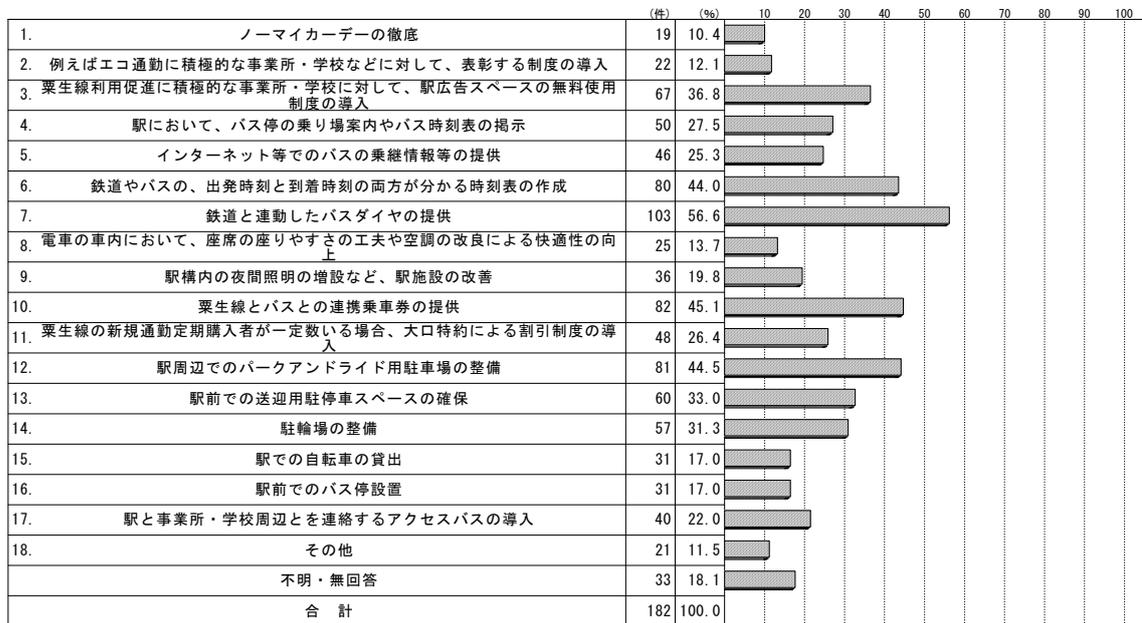
一方、神戸市の企業では、「電車の車内の快適性向上」や「駅施設の改善」といった待ち環境の改善が有効と感じ、また、「粟生線とバスの連携乗車券」や「アクセスバス導入」といった端末交通のバス交通との連携強化も有効としている。

なお、表彰制度については、小野市と神戸市の企業からの意向が高い。



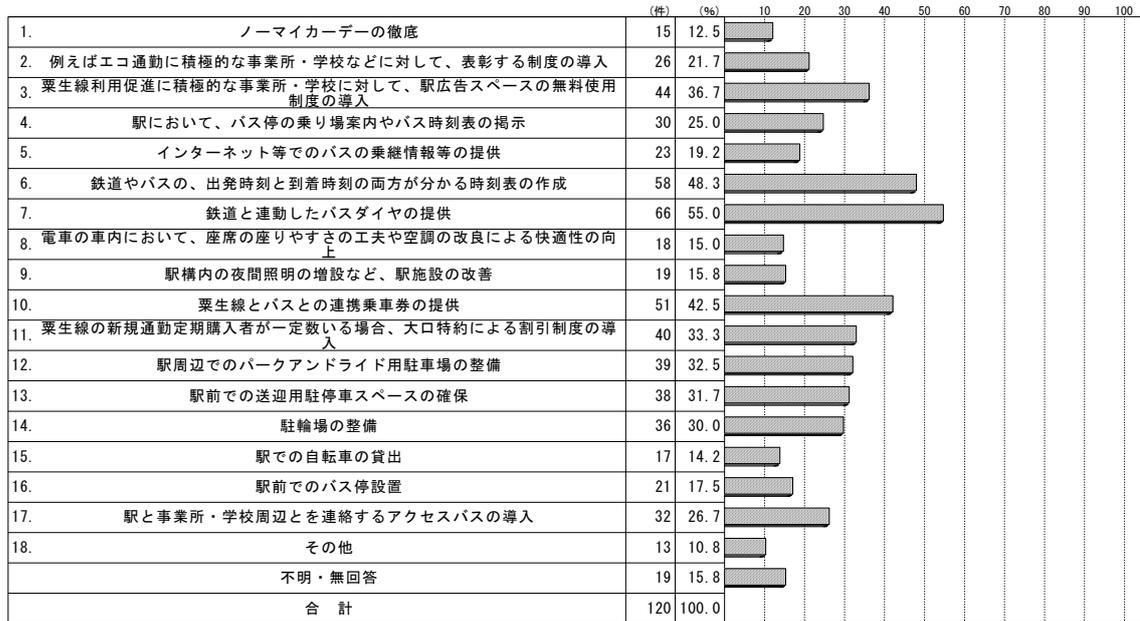
地域区分：1. 三木市

問12 以下の選択肢の中から、「従業員の粟生線利用を促す」取組として有効だと感じるもの（粟生線の利用者増に繋がるもの）全てにしを記入してください。



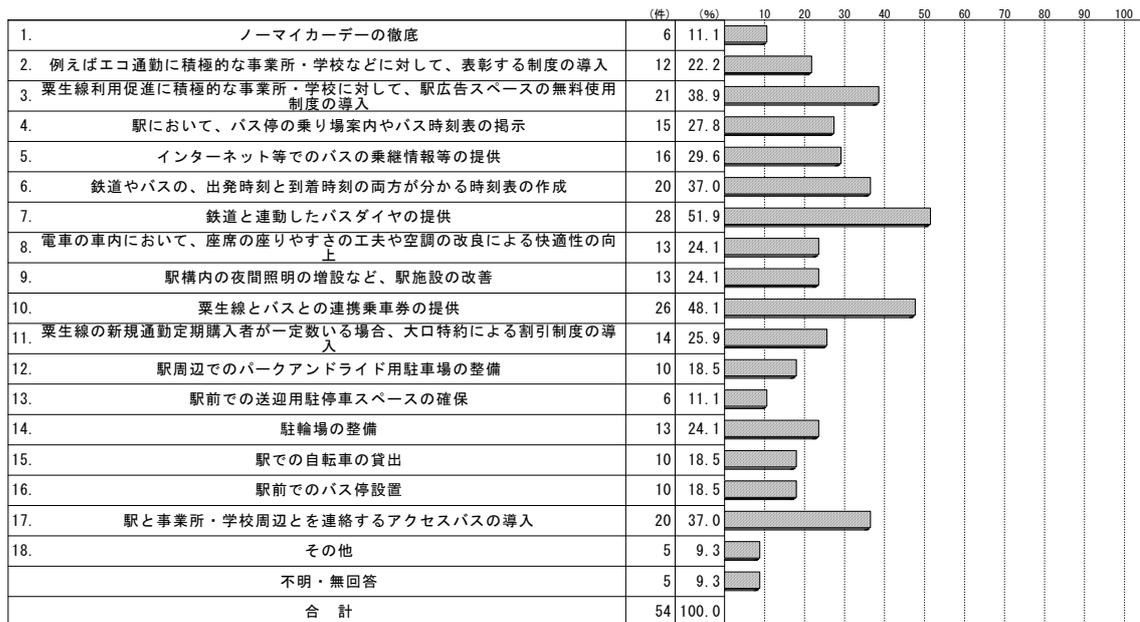
地域区分：2. 小野市

問12 以下の選択肢の中から、“従業員の粟生線利用を促す”取組として有効だと感じるもの（粟生線の利用者増に繋がるもの）全てにレを記入してください。



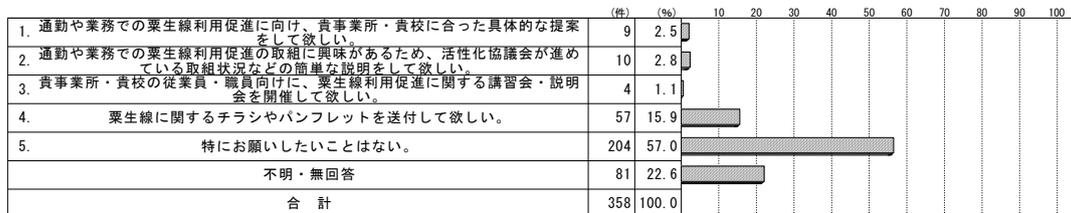
地域区分：3. 神戸市

問12 以下の選択肢の中から、“従業員の粟生線利用を促す”取組として有効だと感じるもの（粟生線の利用者増に繋がるもの）全てにレを記入してください。



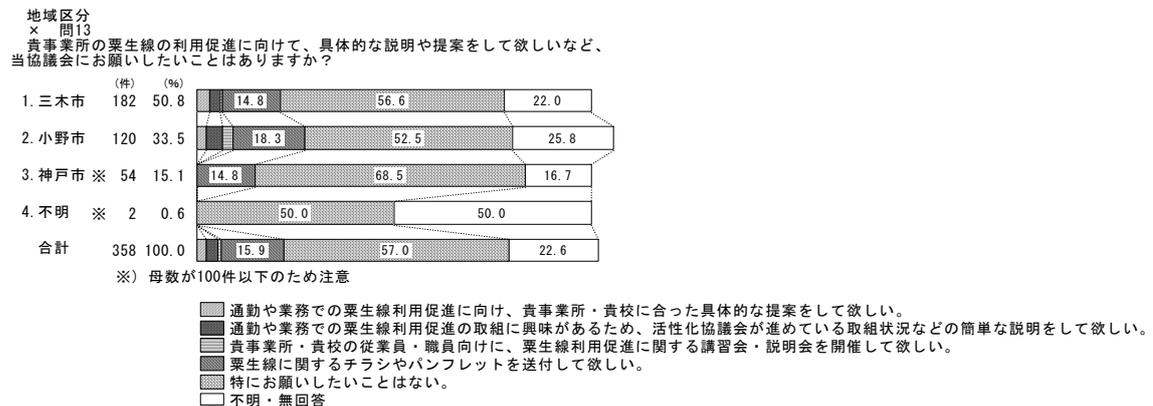
問13 貴事業所・貴校の粟生線の利用促進に向けて、具体的な説明や提案をして欲しいなど、当協議会にお願いしたいことはありますか？（複数回答）

「特にお願いしたいことはない。」が204件で57.0%と最も多く、次いで「粟生線に関するチラシやパンフレットを送付して欲しい。」が57件の15.9%、さらに「通勤や業務での粟生線利用促進の取組に興味があるため、活性化協議会が進めている取組状況などの簡単な説明をして欲しい。」が10件の2.8%と続いている。



<地域別の当協議会への依頼状況>

具体的な提案や、協議会の取組状況の説明など、対面方式での協議が可能なのは、三木市と小野市の企業に限られる。なお、小野市の企業からは、説明会開催についての意向が高い。



問13 現在、電車とCO2の関係、CO2と地球温暖化の関係などを整理しているところですが、どのようなテーマや切り口、授業の進め方であれば、教材として採用できると思いますか？（学校のみ対象）

- ・ある一定の人数をある一定距離輸送するのに必要なエネルギー量、あるいはCO2排出量を比較するなどして電車のよさをアピールする。
- ・保護者子供たちが乗りたいと思う内容
- ・環境教育については子供たちにも定着しているのでそういった分野からのものと、地域の歴史の中での神戸電鉄の存在というのは大きなものがあると思うので、歴史、地域社会の分野からのものが受け入れやすいと思う。
- ・粟生線を利用した社会見学可能な施設などの紹介
- ・本校では地球温暖化対策やエコ環境づくりの配慮した将来構想(学校の将来像)を検討しており大変関心があります。
- ・支援を必要とする子どもの、粟生線の利用に係わる支援の取組について具体的に解説した教材。
- ・鉄道等で働く人の様子など
- ・3年生の環境体験と合わせ、自然から地球温暖化に発展し、環境保全へと視点を持っていく。
- ・環境問題について学習させるには、教材に成り得るが、それが粟生線利用促進に繋がるかは疑問である。
- ・1. 温暖化とは 2. 温暖化の及ぼす影響 3. CO2を減らすために 4. 粟生線と私たちの暮らし
- ・粟生線近郊の観光スポットや、親子体験学習の企画や紹介をして欲しい。

問14 今後、粟生線の利用促進に向けたイベントがあれば、貴事業所・貴校として協力出来るようなことはありますか？（複数回答）

「ポスター等の掲出程度なら協力出来る」が167件で46.6%と最も多く、次いで「従業員・職員に参加（イベントへの出席）を呼びかける」と「事業所としての参画や参加呼びかけ等、イベントへの協力は難しい」が69件の19.3%と続いている。



<その他の記述のまとめ>

●企業の意見

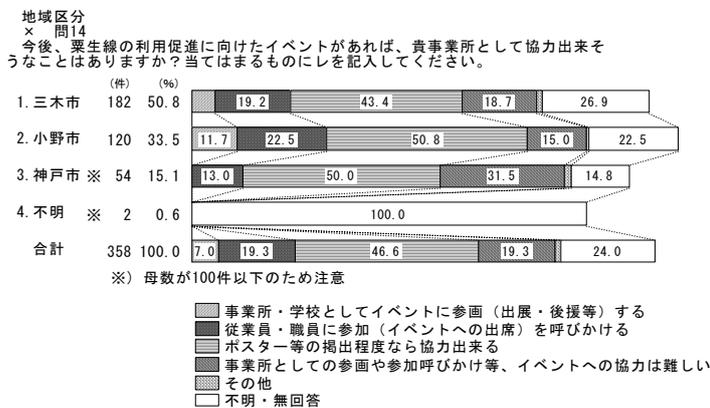
- ・内容を見て共感すれば・・・。
- ・私自身高齢化しているので普段の生活にあまりかわりがない。

●学校の意見

- ・学校として、イベントに出展等協力する。

<地域別の当協議会への依頼状況>

イベントへの参画や従業員への参加呼びかけなど、イベントへの支援に積極的なのは小野市。神戸市の企業は、イベントの協力については消極的な意見が多い。



4. その他、粟生線の利用や活性化に向けて、ご意見がございましたらお聞かせください。

自由意見欄の記載内容は、以下の通り、「学生や高齢者、地域のために、存続を希望」する意見が最も多かった。また、粟生線の利用促進や活性化に向けて、「イベントの実施やその情報提供」「開発・誘致」などの意見も多かった。

<記述のまとめ>

| | |
|--------------------|-----|
| ・学生・高齢者・地域の為に存続希望 | 22件 |
| ・沿線イベント企画・情報提供 | 10件 |
| ・学校・企業誘致、宅地開発、駅前開発 | 10件 |
| ・駐輪場・駐車場整備 | 9件 |
| ・運賃・企画切符 | 7件 |
| ・運行本数・車両数 | 7件 |
| ・所要時間 | 6件 |
| ・神姫バスとのサービス格差 | 3件 |
| ・他線との接続 | 1件 |
| ・その他 | 19件 |
