

沿線企業を対象としたモビリティ・マネジメント

粟生線沿線の事業者を対象に、粟生線の利用状況、新たな粟生線利用の可能性、廃止された場合の影響（通勤手段、集客減少の懸念など）等を把握するアンケートを実施した。

(1) 調査概要

ア 実施目的

- 粟生線沿線企業の通勤実態を把握する。
- 公共交通を使った通勤をすることは、企業にとってもメリットがあることを啓発する。
- 次年度以降の取組も見据え、粟生線活性化に協力頂ける企業を探す。

イ 調査方法

(ア) 調査方法

- 調査票郵送によるアンケート調査方式
 - 調査票の発送：企業については、受注者から一括発送（ただし、神戸市の対象企業のみ、神戸市役所職員が企業訪問し直接配布）。
学校については、自治体職員が直接訪問し配布（ただし、神戸市および大学に対しては、受注者から一括発送）
 - 調査票の返信：回答頂いた調査票については、協議会の事務局である「三木市まちづくり部美しいまちづくり課 神戸電鉄粟生線活性化協議会」宛に返信いただくよう、返信用封筒を配布。

(イ) 調査時期

- 調査票発送：平成 24 年 2 月 13 日（月）より順次発送・配布。
- 回答締切日：平成 24 年 3 月 2 日（金）までに回答頂くよう、調査票に明記。

(ウ) 調査対象

a 企業

- 小野市・三木市
粟生線沿線の企業を対象とするため、駅 2km 圏で登録従業員が 5 名以上の事業所を選定（小野市及び三木市の商工会議所に、事業所の選定を依頼）
- 神戸市
神戸テクノ・ロジスティックパーク（神戸複合産業団地）に進出している企業を選定

b 学校

神戸市西区・北区、三木市、小野市にある、小学校、中学校、高等学校、特別支援学校、大学から、粟生線沿線の学校を選定
（粟生線の鉄道駅から、おおよそ 5km 圏内にある学校を選定）

ウ 配布枚数及び回収状況（回答サンプル数）

区分		配布数(件)	回収数 (件)	回収率 (回収数/配布数)
企業	三木市	457	168	37%
	小野市	468	110	24%
	神戸市	85	43	51%
	その他	—	2	—
	企業 計	1,010	323	32%
学校	三木市	18	14	78%
	小野市	11	10	91%
	神戸市	19	11	58%
	その他	0	0	0%
	学校 計	48	35	73%
合計		1,058	358	34%

エ 調査票
a 企業

◇◇従業員への通勤手段に関するアンケート調査のお願い◇◇

神戸電鉄業主活性化協議会
会長 三木市理事 北井浩一郎

■調査への協力をお願い。

神戸電鉄業主活性化協議会では、平成21年11月に協議会を設立して以来、神戸電鉄業主様の利用促進を図るため、様々なプロジェクトを実施してきました。特に、地域の皆様への業主様利用促進を主眼とした取組を検討し、パークアンドライド駐車の整備やお得な企業乗車券の発行、セガ列車などのイベント列車の運行などを実施しております。また、今年度からは、沿線住民の方々に交通行動変容を促すモビリティ・マネジメントを実施し、住民の方々の業主様の利用奨励や業主様に対する前向きな意見などを積極的に行なっています(平成23年9月と11月の2回実施)。

今回の調査は、業主様の皆様の業主様を対象として、「従業員の皆様の通勤実態」や「業主様に対する前向きな意見/利用促進に向けた前向きな意見」などを把握するために実施するものです。調査結果は、今後の業主様の利用促進に向けた前向きな意見や資料として活用させていただきます。

お忙しい中、誠に恐縮でございますが、是非とも、本調査にご協力を賜りますようお願い申し上げます。

■ご回答にあたっての注意事項。

◇ご記入に際しては、
・このアンケートは、業主様の皆様の事業所を対象とした企業向けのアンケート調査です。
・業主様の皆様の事業所の皆様を業主様に対してどのようにお答えであるかを把握するための重要な調査でございますが、回答におきましては、是非、各事業所の代表者や責任者の方でご回答いただけますようお願いいたします。


◇お答えは、特に指定がない限り1つ選んで、当てはまる項目の口印にチェックしてください。また、()の口印内には、具体的な数字や文字をご記入ください。

◇ご記入いただいた回答内容の取り扱いについて。
・お答えいただいた内容は、今回の調査目的以外に使用することはありません。
・お答えいただいた内容は、全て統計的に処理を行い、個々の企業情報をお公表することはありません。

◇アンケートの回収期。
・ご記入いただいたアンケート用紙は、**平成24年2月29日(水)**までに、
周回の返信用封筒に入れ、切手貼らずにポストにご投函ください。

※本アンケートに関するご質問等は、下記までお問い合わせください。
神戸市 企業連携部企画課総務課総務課 (担当：堀田、吉川) ☎TEL ☎078-322-5039、
三木市 まちづくり部まちづくり課 (担当：中西、平井) ☎TEL ☎0794-82-2000、
小野市 総合政策部交通政策グループ (担当：上田) ☎TEL ☎0794-63-1000、
神戸電鉄株式会社 社会事業推進部 (担当：新野) ☎TEL ☎078-992-2221、
兵庫県 農土整備部農土企画課交通政策課 (担当：木下) ☎TEL ☎078-341-7711。

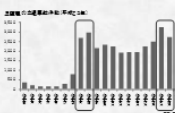
■神戸電鉄業主活性化協議会 (神戸市 西住区三木町1丁目1番1号) の取組について
本協議会は、神戸市、三木市、小野市、神戸電鉄、兵庫県、沿線住民代表、学識経験者で構成されています。



公共交通で通勤することでメリットはあるのでしょうか？

通勤時の交通事故がなくなります。


兵庫県内の交通事故発生件数の特徴として、通勤時間帯の約8時～8時過ぎ、帰宅時間帯の約17～18時過ぎが多いです。これに対し、電車での通勤の場合、早朝から夜遅くまで安全な移動が可能となります。



通勤時に歩くことで健康になります。

徒歩10分は、約100kcal消費。自転車10分は約220kcal消費。徒歩10分と自転車10分を比べると、徒歩の方が約2倍の消費カロリーになります。

通勤時に歩くことで、心臓病や糖尿病のリスクを減らし、健康増進に繋がります。



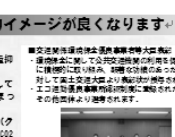
企業の社会的イメージが良くなります。

地球温暖化対策として、CO2の排出削減に貢献できる通勤方法は、徒歩や自転車通勤です。企業として社会的責任(CSR)として、従業員の通勤手段をサポートすることは、企業イメージの向上につながります。

また、徒歩や自転車通勤は、都市交通の渋滞を減らし、環境保護にも貢献します。

駐車スペースを有効に活用できます。

徒歩や自転車通勤の場合、車の駐車スペースが不要となり、駐車スペースの有効活用が可能となります。これは、企業の社会的責任(CSR)として、環境保護や都市交通の改善に貢献します。



従業員の通勤手段に関するアンケート調査

()内具体的な数字を入力、もしくは該当する項目の口印にチェックを入れてください。

1. 従業員の皆様の通勤手段について教えてください。

問1 従業員数は何人ですか？
・全従業員数 () 人
うち、非正規社員 (パート、アルバイト等) () 人

問2 従業員の皆様の通勤で、「神戸電鉄」を利用している方は何人ほどですか？
・神戸電鉄の通勤者数 おおよそ () 人
(非正規社員の方も含めてお答えください)

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の方々は、駅と事業所間で、どの交通手段で移動していますか？
・徒歩 おおよそ () 人
・自転車 おおよそ () 人
・バイク おおよそ () 人
・送迎バス おおよそ () 人
・バス おおよそ () 人
・その他 () 人
(非正規社員の方も含めてお答えください)

問4 従業員の皆様の通勤手段で、「神戸電鉄以外」で通勤している方(問2と問3に当てはまらない方)は何人ほどですか？
・マイカー おおよそ () 人
・地下鉄 おおよそ () 人
・バス おおよそ () 人
・徒歩 おおよそ () 人
・自転車 おおよそ () 人
・二輪・原付 おおよそ () 人
・送迎バス おおよそ () 人
(非正規社員の方も含めてお答えください)

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お答えください。
＜自動車通勤について＞
①事業所として自動車通勤を許可していますか？
□推進している □許可している □禁止している
□その他 ()

②従業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
□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
□従業員用の駐車スペースは設けていない

③自動車通勤者への通勤手当はありますか？
□距離に応じて支給 □一律 () 円支給 □支給していません

＜電車・バス通勤について＞
④事業所として電車やバスでの通勤を推奨していますか？
□推進している □従業員に任せている □何も関係ない(働きかたは自由)

⑤電車やバス通勤者への通勤手当はありますか？
□定期券などにかかる費用を支給 □一律 () 円支給
□定期券など現物を支給 □支給していません

問6 これまで、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？

○ある ○ない

○ある ○ない

○通勤や交代制勤務があるなど、電車・バス通勤を推奨することが出来ない理由がありましたら教えてください。
□通勤や交代制勤務など、勤務形態とあわないため
□会社員の通勤手当での負担が増えるため
□従業員の手当負担が増えるため (ノーマイカーデーの実施など)
□従業員の自主性に任せているため
□その他 ()

○ない

○通勤や交代制勤務があるなど、電車・バス通勤を推奨することが出来ない理由がありましたら教えてください。
□通勤や交代制勤務など、勤務形態とあわないため
□会社員の通勤手当での負担が増えるため
□従業員の手当負担が増えるため (ノーマイカーデーの実施など)
□従業員の自主性に任せているため
□その他 ()

2. 業主様が廃止となった場合、貴事業所の企業活動にどのような影響がありますか？

問7 業主様の利用者が減少傾向にあり、継続が危ぶまれていることはご存じですか？
□はい □いいえ

問8 業主様が廃止となった場合、貴事業所ごとのような影響があると思いますか？
当てはまるものを全て□に記入してください。

□業主様とは無関係なので、また、業主様通勤者ではないので、影響は受けない
□通勤できない従業員が多くなるため、通勤手段への対策を検討しなければならぬ
□非正規社員(パートタイム、アルバイト等)の確保が困難になると思う
□来訪者・購入者が増えると思う
□事業所の案内やサービスが前向きとできなくなるなど、卒の生産性の低下がなくなると思う
□その他 ()

図9 業生線が廃止となった場合、興事業所としてどのような対応をしますか？
可能性のあるもの全てに **を記入してください。**

- 業生線とは無関係なので、また、業生線通勤者はいないので、対応することはない
- 従業員の通勤や乗客に大きな影響があるため、事務所を違う場所に移転する
- 電車通勤が出来なくなるため、雇用する地域を見直す（近隣からの雇用を増やす等）
- 従業員の通勤手段をマイカー通勤に変えてもらう
- 従業員の通勤手段の確保として、送迎バスなどを自主運行する
- その他

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

- 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
- 協力することはない

図11 上記図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、興事業所として、参加や協力が可能だと思いますか？
以下の選択肢の中から、当てはまるもの全てに **を記入してください。**

- 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、従業員にマイカー通勤を自粛するよう働きかける
- 地域全体としてエコ通勤に向けた運動や取組があれば、ノーマイカーデー以外の日でも、電車・バスを使った通勤者が増えるよう働きかける
- 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
- 業生線の存続に向けて、マイカー通勤を全面的に禁止する
- 業生線存続のサポーター制度があれば、会員登録する
（サポーター制度：良くある事例では、枕木オーナーや北浜鉄道のボランティア駅長）
- その他、興事業所として参加や協力が可能と思われる取組例がありましたら、ご自由に記入ください。

例えば、飲食店であれば、ノーマイカーデーの日に、電車通勤者に飲食代金を割り引くなど、

3. 業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？

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

<業生線利用を促すような取組>

- ノーマイカーデーの徹底
- 例えばエコ通勤に積極的な事業所などに対して、表彰する制度の導入
- 業生線利用促進に積極的な事業所に対して、駅広告スペースの無料使用制度の導入

<電車・バスの情報を分かりやすくする取組>

- 駅において、バスの乗り場案内やバス時刻表の掲示
- インターネット等でのバスの乗継情報等の提供
- 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

<電車・バスを快適に利用するための取組>

- 鉄道と連動したバスダイヤの提供
- 電車の車内において、座席の広がりやすさの工夫や空調の改良による快適性の向上
- 駅構内の夜間照明の増設など、駅施設の改善

<従業員に関する取組>

- 業生線とバスの連携乗車券の提供
- 業生線の新規通勤定期購入者が一定数いる場合、大口特約による割引制度の導入

<駅まで/駅からの移動を支整する取組>

- 駅周辺でのパークアンドライド用駐車場の整備
- 駅前での送迎用駐車スペースの確保
- 駐輪場の整備
- 駅での自転車貸出
- 駅前でのバス停設置
- 駅と事業所周辺とを連絡するアクセスバスの導入

<その他、有効だと思う取組・アイデアがあればご記入ください。>


図13 興事業所の業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？

- 通勤や業務での業生線利用促進に向け、興事業所に合った具体的な提案をして欲しい。
- 通勤や業務での業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。
- 興事業所の従業員向けに、業生線利用促進に関する講習会・説明会を開催して欲しい。
- 業生線に関するチラシやパンフレットを送付して欲しい。
- 特にお願したいことはない。

図14 今後、業生線の利用促進に向けたイベントがあれば、興事業所として協力出来そうなことはありますか？
当てはまるもの全てに **を記入してください。**

- 事業所としてイベントに参画（出展・後援等）する
- 従業員に参加（イベントへの出席）を呼びかける
- ポスター等の掲出程度なら協力出来る
- 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
- その他

平成24年2月19日（日）に
 『神戸電鉄業生線活性化シンポジウム』を行います。
 同日のチラシをご確認のうえ、ぜひご参加ください。



4. その他、業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。

5. 最後に、ご所属とお名前などをご記入ください。
（本調査にご回答頂いた方、ご所属やお名前をご記入願います）

事業所名			
部署名			
事業所の住所	〒 -		
回答頂いた方の お名前、役職名	役職名	お名前	
連絡先	電話番号	FAX番号	

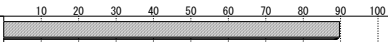

以上で質問は終了です。ご協力ありがとうございました。

(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

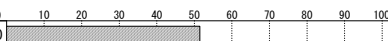


「三木市」が 182 件で 50.8%と最も多く、次いで「小野市」が 120 件で 33.5%、さらに「神戸市」が 54 件で 15.1%と続いている。

	(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。

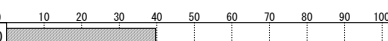


※この割合は、地域別の回収率とは異なる。

	(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。

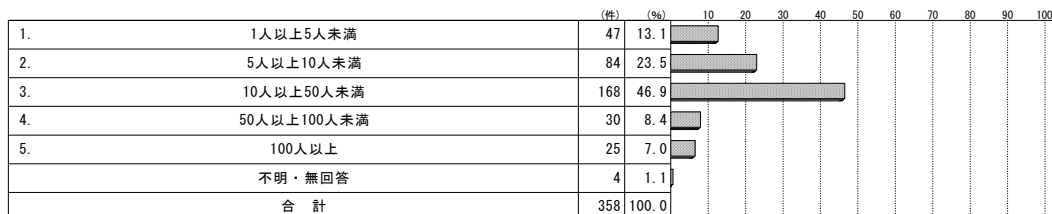
※この割合は、地域別の回収率とは異なる。

	(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。

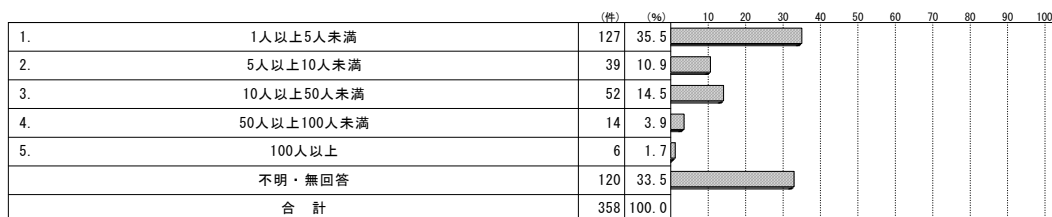
問1 従業員・職員数は何人ですか？

「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？

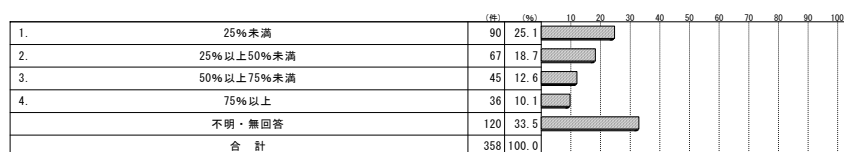
「1人以上5人未満」が127件で35.5%と最も多く、次いで「10人以上50人未満」が52件で14.5%、さらに「5人以上10人未満」が39件で10.9%と続いている。



※不明・無回答は「0人」の回答を含む。

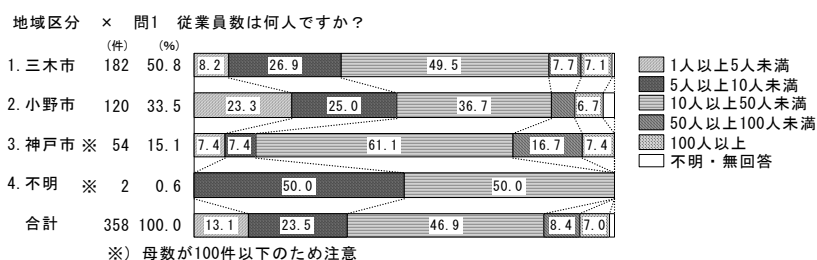
<全従業員・職員に対する非正規社員の割合>

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。



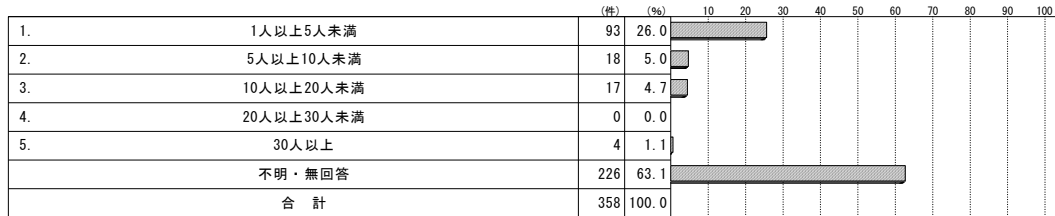
<地域別の従業員・職員数>

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）

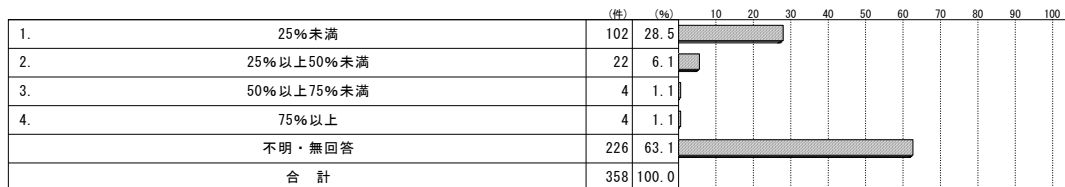
「1人以上5人未満」が93件で26.0%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が18件で5.0%、さらに「10人以上20人未満」が17件で4.7%と続いている。



※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>

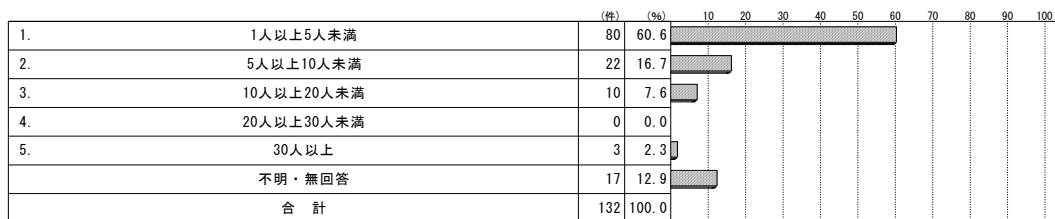
「25%未満」が102件で28.5%と最も多く、次いで「25%以上50%未満」が22件で6.1%と続いている。半数以上の従業員が神鉄通勤をしている企業は少ない。



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

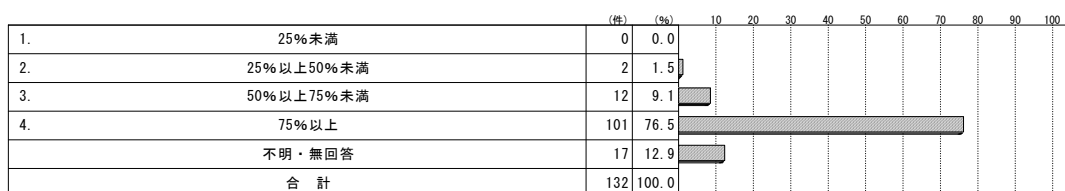
「1人以上5人未満」が80件で60.6%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が22件で16.7%、さらに「10人以上20人未満」が10件で7.6%と続いている。



※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)	(%)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
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)	(%)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
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)	(%)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
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。

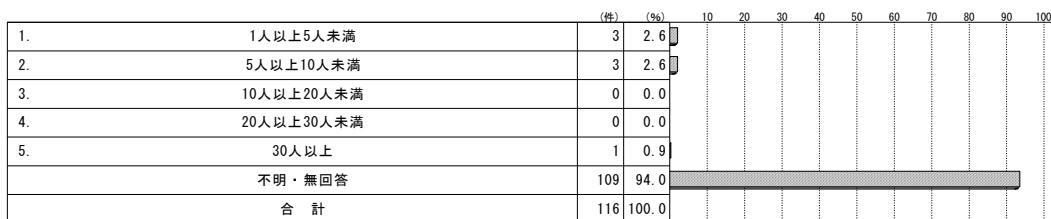
<神戸電鉄利用者に対する割合>

「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)	(%)	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
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										

○送迎バス（企業のみ対象）

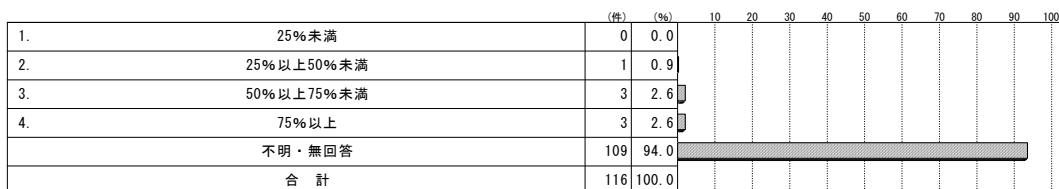
「1人以上5人未満」と「5人以上10人未満」が3件で2.6%と最も多く、次いで「30人以上」が1件で0.9%と続いている。



※不明・無回答は「0人」の回答を含む。

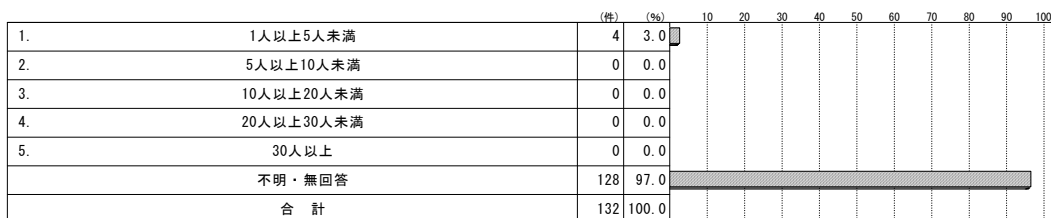
<神戸電鉄利用者に対する割合>

「50%以上75%未満」と「75%以上」が3件で2.6%、次いで「25%以上50%未満」が1件で0.9%と続いている。



○バス

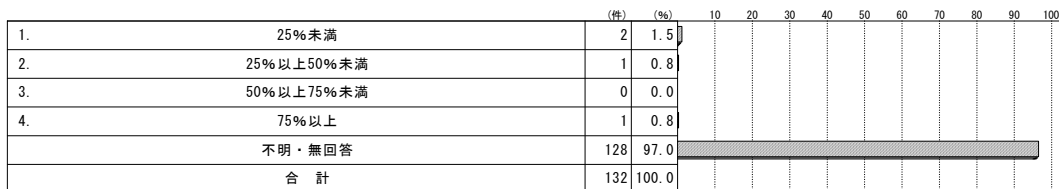
「1人以上5人未満」が4件で3.0%と最も多い。



※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>

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



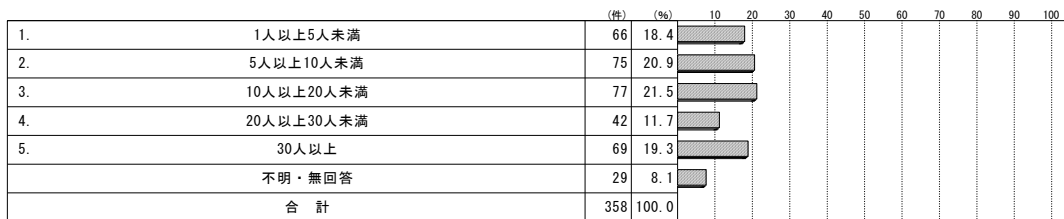
○その他の記述

- ・自家用車 …………… 2件
- ・JR …………… 1件
- ・タクシー …………… 1件

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

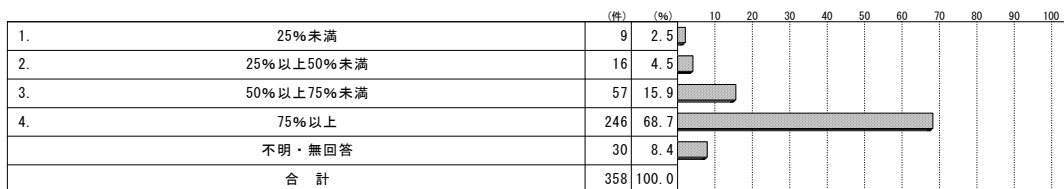
「10人以上20人未満」が77件で21.5%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」が75件で20.9%、さらに「30人以上」が69件で19.3%と続いている。



※不明・無回答に「0人」の回答を含む。

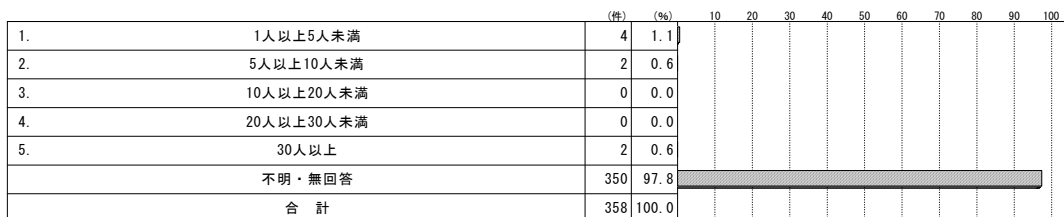
<全従業員・職員に対するマイカー利用者の割合>

「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

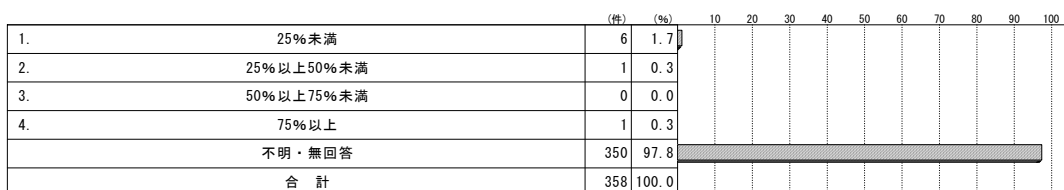
「1人以上5人未満」が4件で1.1%と最も多く、次いで「5人以上10人未満」と「30人以上」が2件で0.6%と続いている。



※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

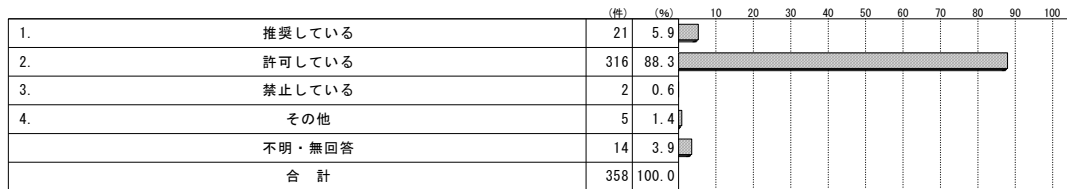
質問	単位	回答企業計	三木市	小野市	神戸市	その他不明	
問1	従業員数	人	12,519	7,347	3,301	1,840	31
	うち非正社員	人	4,125	2,429	1,259	435	2
問2	神鉄利用	人	640	303	60	275	2
	従業員の神鉄利用割合	%	5%	4%	2%	15%	6%
問3	端末交通-徒歩	人	531	232	41	256	2
	端末交通-自転車	人	44	29	6	9	0
	端末交通-バイク	人	3	2	0	1	0
	端末交通-送迎バス	人	58	47	3	8	0
	端末交通-バス	人	4	2	1	1	0
	端末交通-その他	人	0	0	0	0	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。

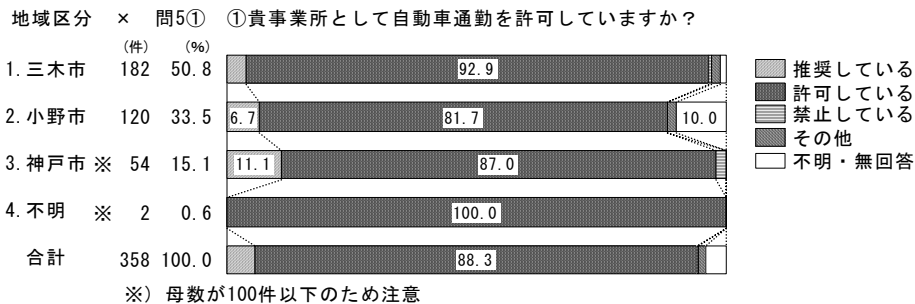


<その他の記述>

- ・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。

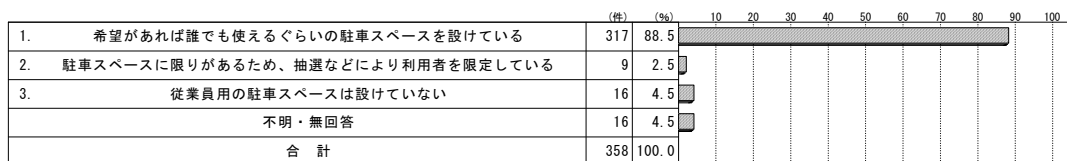
<地域別の自動車通勤の許可状況>

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？

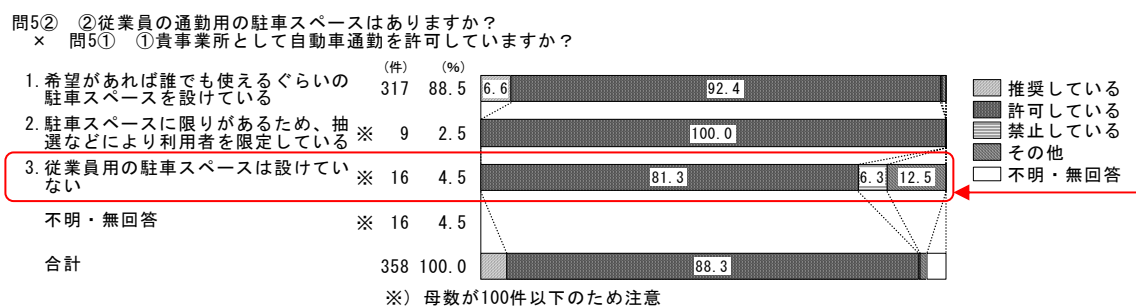
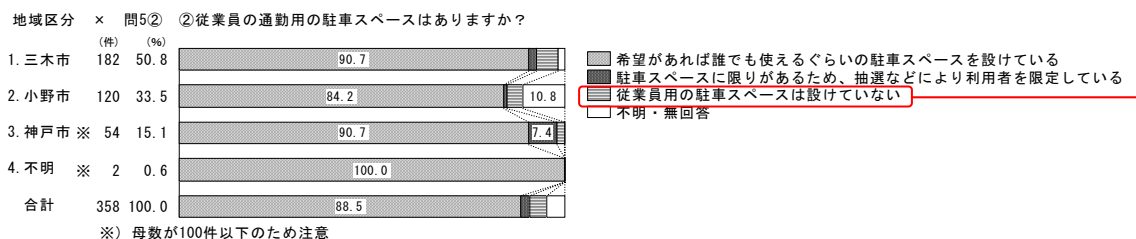
「希望があれば誰でも使えるぐらいの駐車スペースを設けている」が317件で88.5%と最も多く、次いで「従業員用の駐車スペースは設けていない」が16件で4.5%、「駐車スペースに限りがあるため、抽選などにより利用者を限定している」が9件で2.5%と続いている。



<地域別の通勤用駐車スペースの状況>

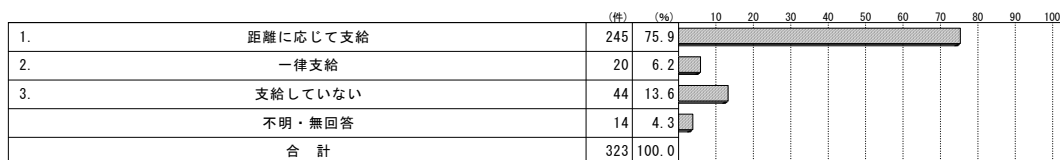
いずれの地域も、誰でも使えるだけの駐車スペースを設けている企業割合が多い。

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。



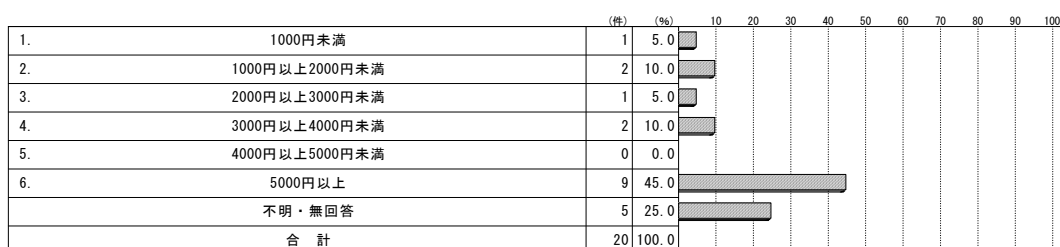
③自動車通勤者への通勤手当はありますか？（企業のみ対象）

「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）

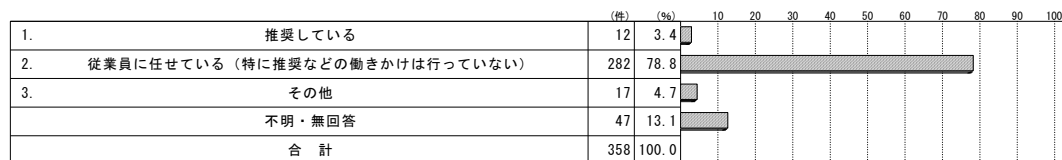
「5000円以上」が9件で45.0%と最も多く、次いで「1000円以上2000円未満」と「3000円以上4000円未満」が2件で10.0%と続いている。



<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

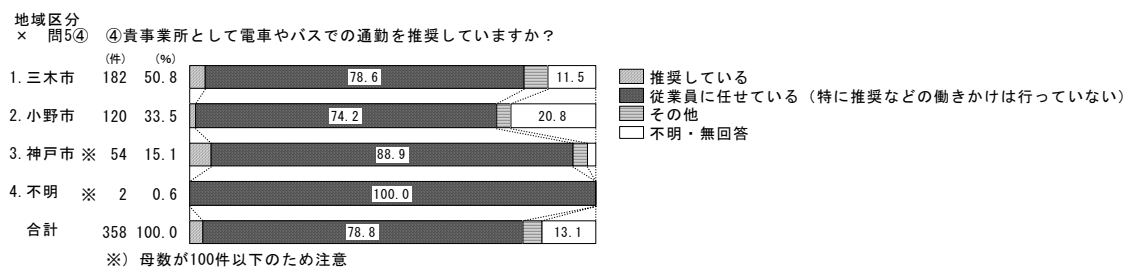
- ・近隣からの通勤がほとんど。
- ・遠回り、時間が3倍以上かかる。不便。
- ・車でも、電車でも便利な方で。（ただし、社員は現在みな車通勤）
- ・車、バイク以外では通勤できない。
- ・自動車通勤が便利。
- ・近くに駅やバス停がない為、マイカーでないと通勤出来ない。
- ・最寄りの駅よりも近くに住居がある。
- ・職務上マイカーが必要。事務所まで公共交通を利用した場合、マイカーを事務所に置いたままも可。
- ・電車、バスでは時間が3～4倍かかる。

●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。

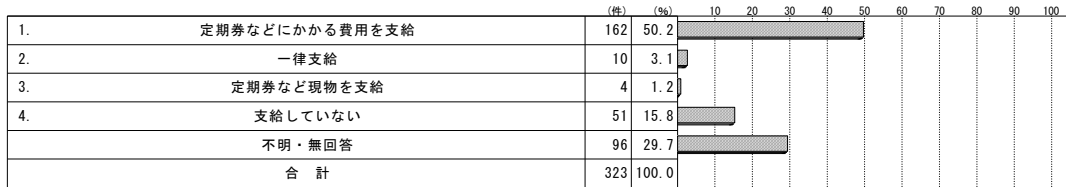
<地域別の電車・バス通勤の許可状況>

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）

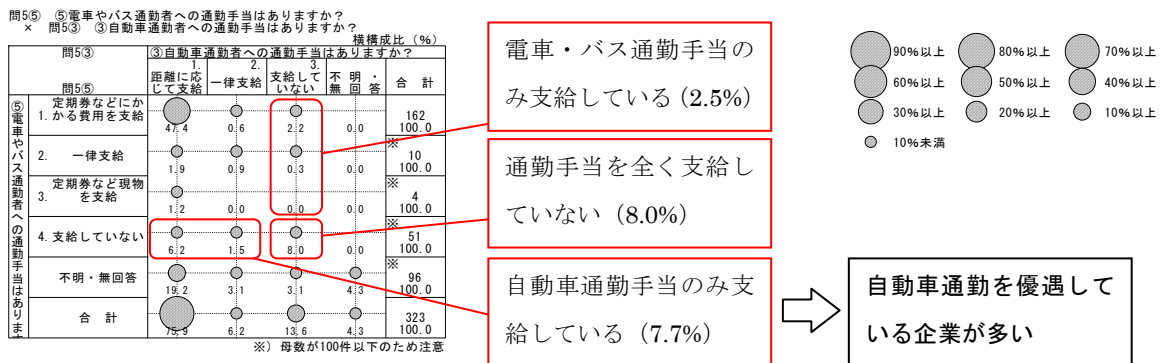
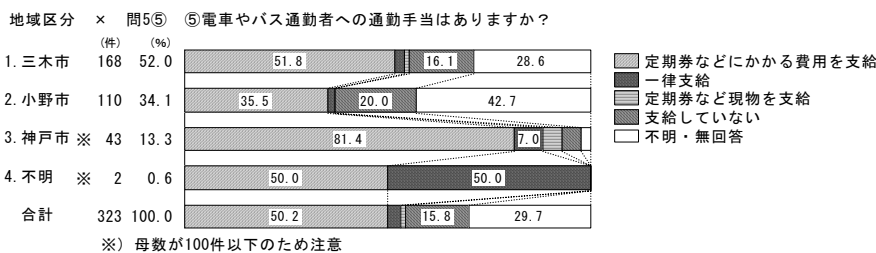
「定期券などにかかる費用を支給」が162件で50.2%と最も多く、次いで「支給していない」が51件で15.8%、さらに「一律支給」が10件で3.1%と続いている。



<地域別の電車・バスの通勤手当の状況>

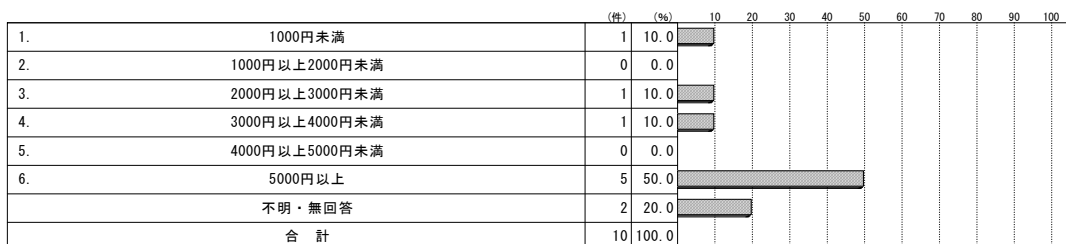
電車・バス通勤者に対して定期券などにかかる費用を支給している企業割合は、神戸市が最も多い傾向にある。三木市や小野市は定期券等費用支給率が低く、通勤手当を支給していない企業も多い。

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。



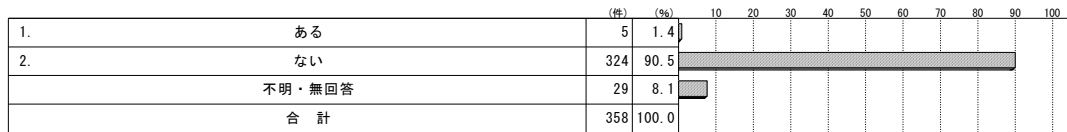
上記⑤「一律支給」と回答した方。通勤手当の金額はいくらですか？（企業のみ対象）

「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。



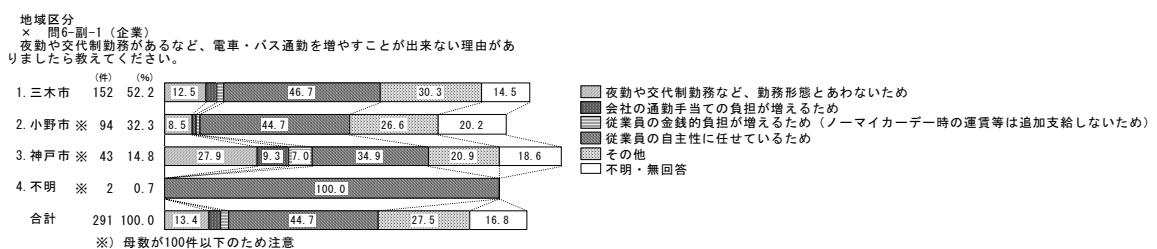
<その他の記述のまとめ>

- ・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。

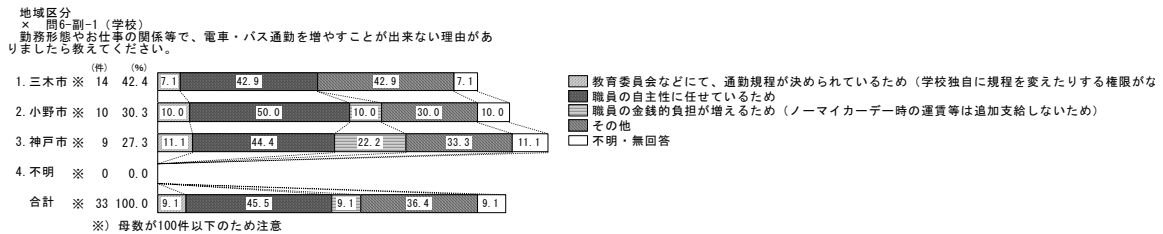
	(件)	(%)
1. 教育委員会などにて、通勤規程が決められているため（学校独自に規程を変えたりする権限がないため）	3	9.1
2. 職員の自主性に任せているため	15	45.5
3. 職員の金銭的負担が増えるため（ノーマイカーデー時の運賃等は追加支給しないため）	3	9.1
4. その他	12	36.4
不明・無回答	3	9.1
合計	33	100.0

<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。

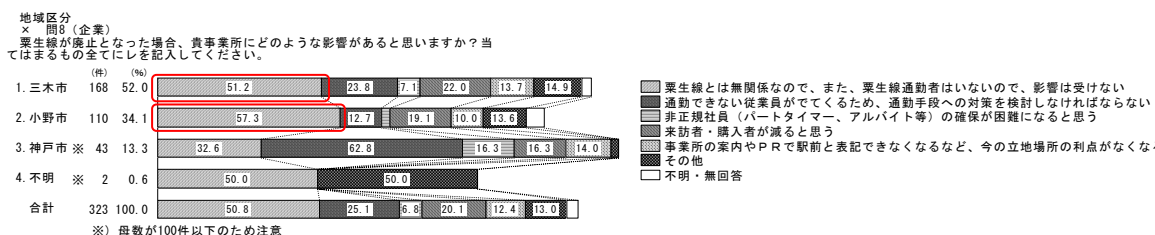
	(件)	(%)	
1. 粟生線とは無関係なので、また、粟生線通勤者はいないので、影響は受けない	164	50.8	
2. 通勤できない従業員がでてくるため、通勤手段への対策を検討しなければならない	81	25.1	
3. 非正規社員（パートタイマー、アルバイト等）の確保が困難になると思う	22	6.8	
4. 来訪者・購入者が減ると思う	65	20.1	
5. 事業所の案内やPRで駅前と表記できなくなるなど、今の立地場所の利点がなくなると思う	40	12.4	
6. その他	42	13.0	
不明・無回答	11	3.4	
合計	323	100.0	

<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

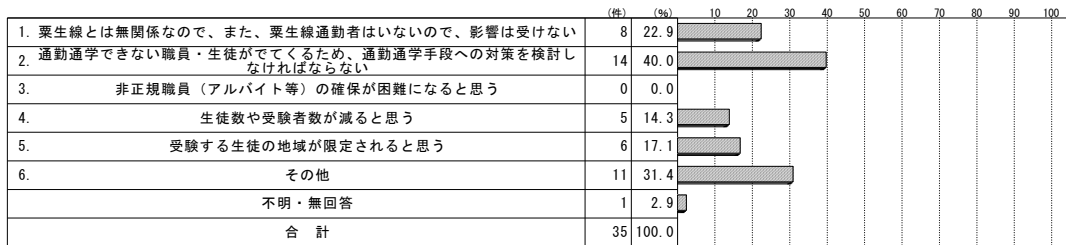
<地域別の想定される影響の状況>

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。



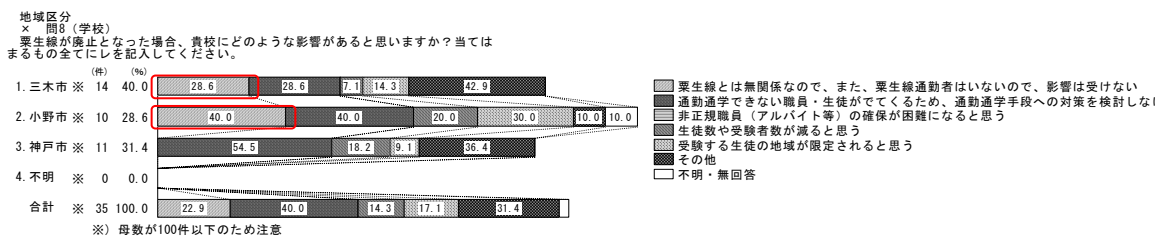
<その他の記述のまとめ>

- ・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。

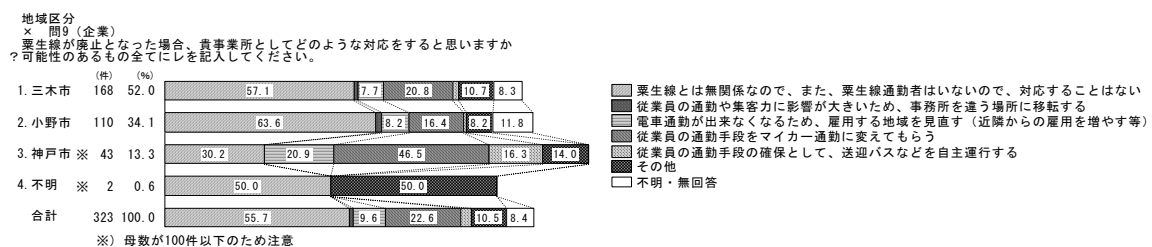


<その他の記述のまとめ>

- ・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みられる。



○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。

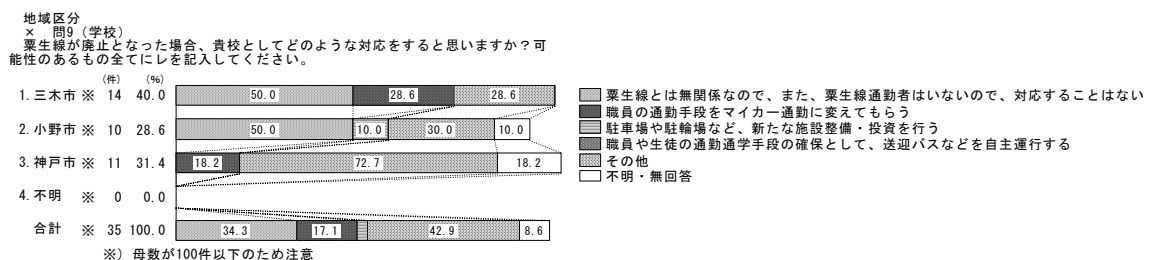
	(件)	(%)	
1. 粟生線とは無関係なので、また、粟生線通勤者はいないので、対応することはない	12	34.3	
2. 職員の通勤手段をマイカー通勤に変えてもらう	6	17.1	
3. 駐車場や駐輪場など、新たな施設整備・投資を行う	1	2.9	
4. 職員や生徒の通勤通学手段の確保として、送迎バスなどを自主運行する	0	0.0	
5. その他	15	42.9	
不明・無回答	3	8.6	
合計	35	100.0	

<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。

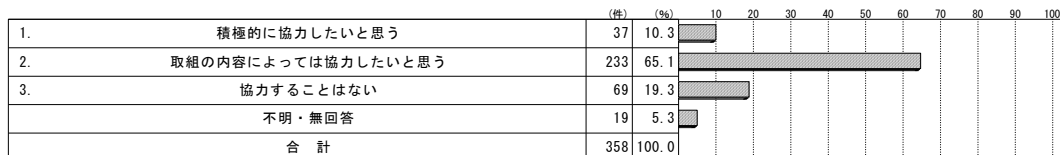
<地域別の想定される影響の状況>

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？

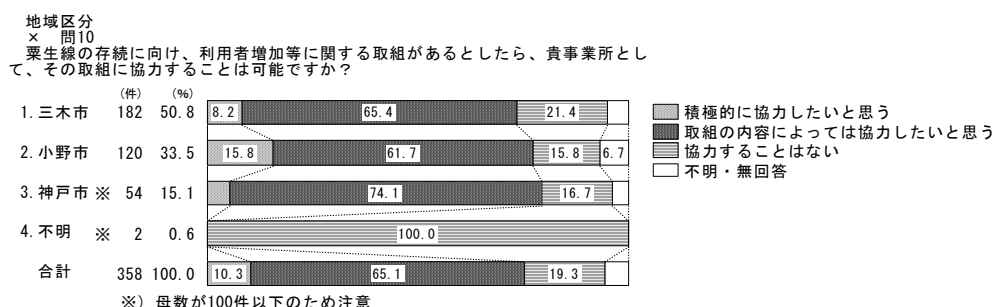
「取組の内容によっては協力したいと思う」が233件で65.1%と最も多く、次いで「協力することはない」が69件で19.3%、「積極的に協力したいと思う」が37件で10.3%と続いている。



<地域別の取組協力への回答状況>

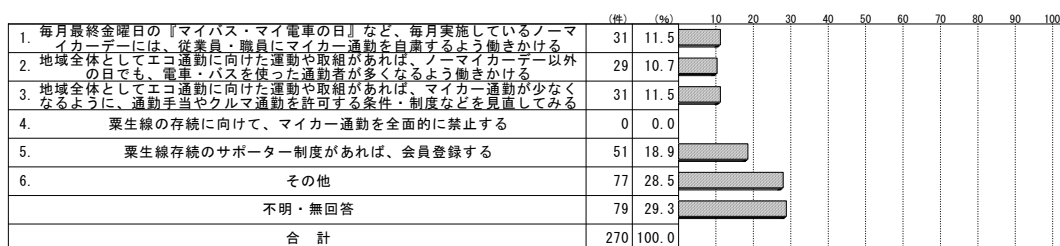
積極的に協力したいと考えているのは、三木市と小野市の企業が多い（特に小野市）。また、積極的に協力+内容によっては協力（条件付き）をあわせると、どの市からも7割以上の参加意向がみられる。特に、神戸市の意向が最も高い結果となった。

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

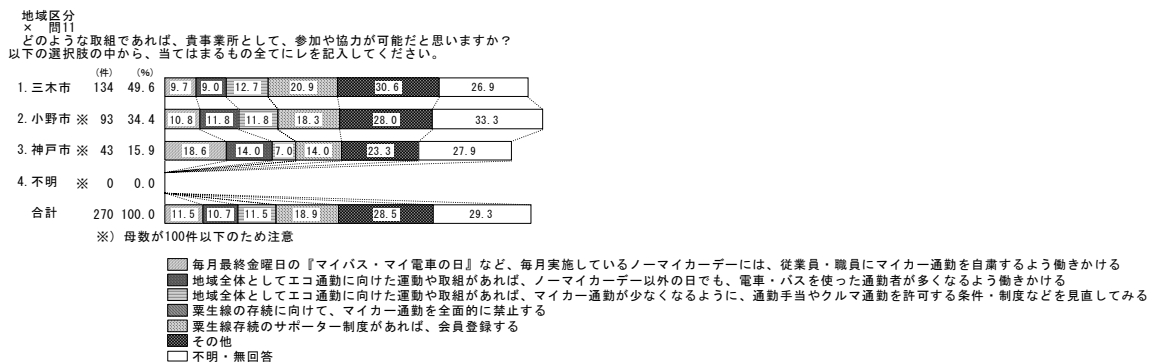
●学校の意見

- ・ 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。

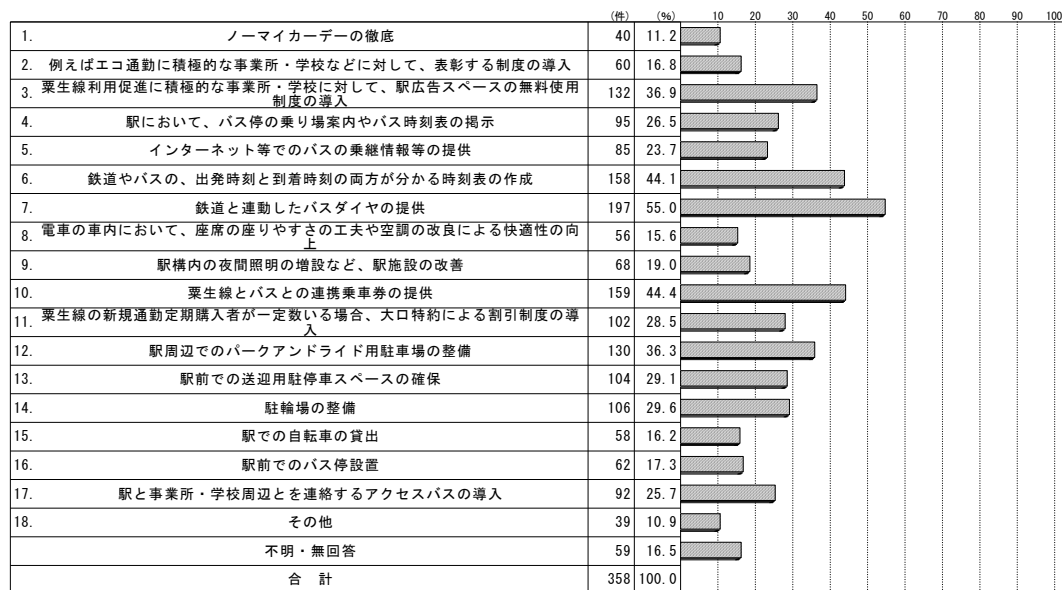
一方、神戸市の企業では、「ノーマイカーデーでの自粛働きかけ」「ノーマイカーデー以外の日の働きかけ」が多い傾向にある。



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

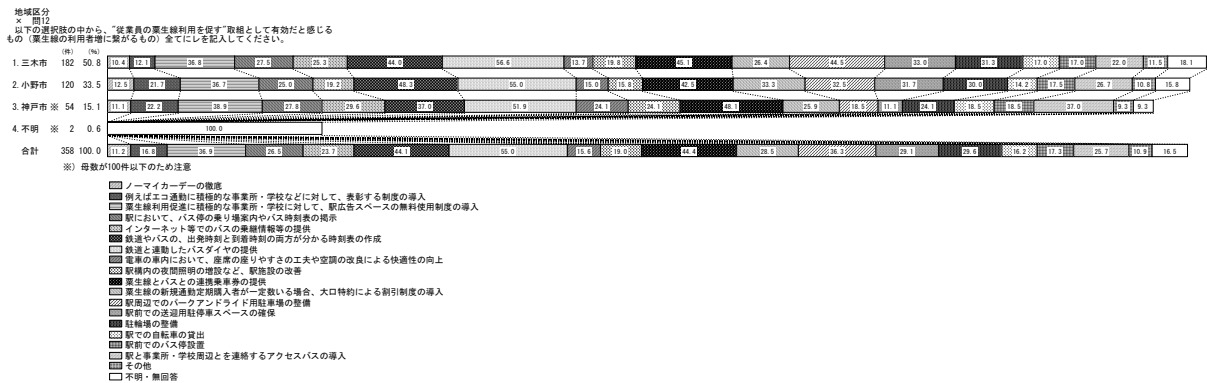
- ・地域行事との連携（新しい企画も）B1 グランプリなどのような例えば小野創作グルメグランプリ。・駅名の変更。・駅毎の名物の発掘。・動物駅長の配置。地元のユルキャラとのコラボ。・駅毎のスタンプ配置。スタンプラリー。・学校行事に粟生線を利用する企画の提案（遠足等）
- ・駅から近くのところに公園をつくる。
- ・運賃をバスより安くする。

<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。

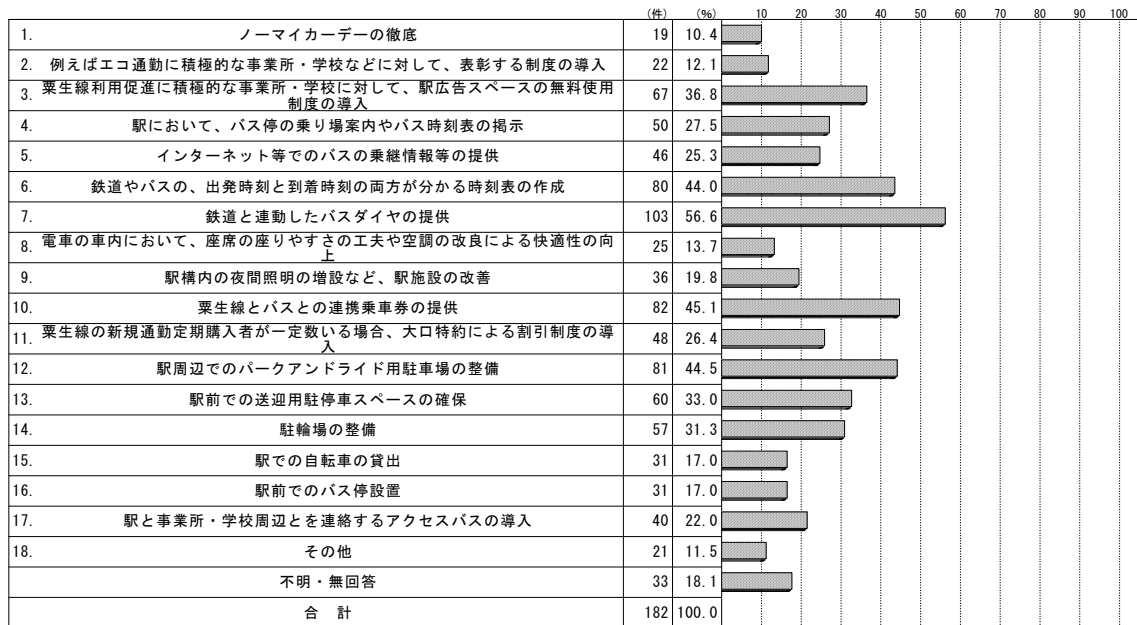
一方、神戸市の企業では、「電車の車内の快適性向上」や「駅施設の改善」といった待ち環境の改善が有効と感じ、また、「粟生線とバスの連携乗車券」や「アクセスバス導入」といった端末交通のバス交通との連携強化も有効としている。

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。



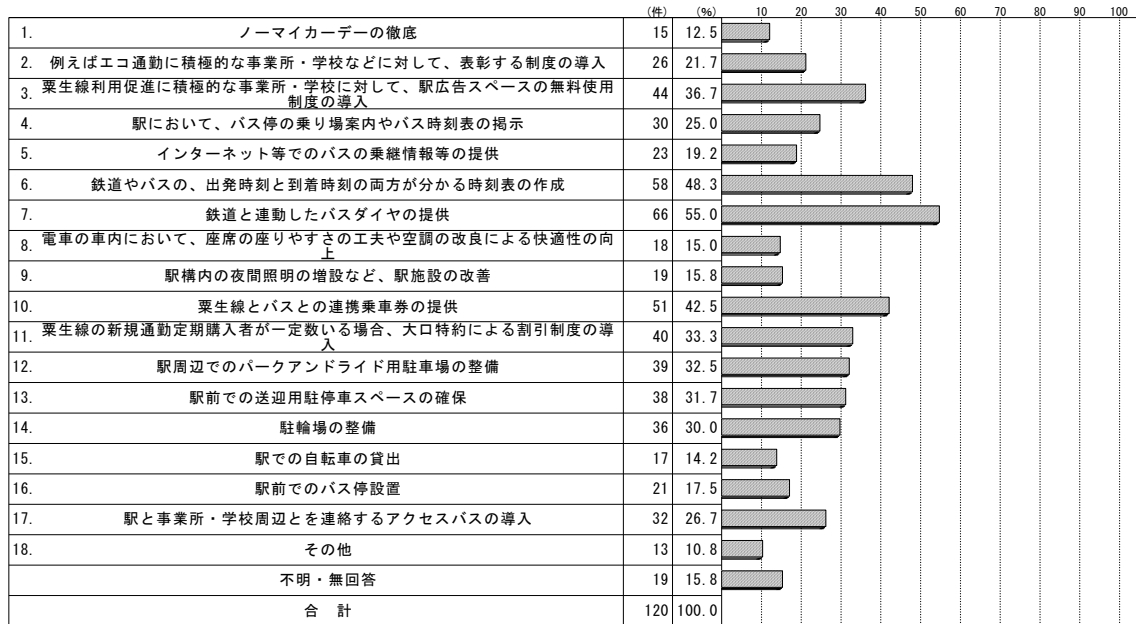
地域区分 : 1. 三木市

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。



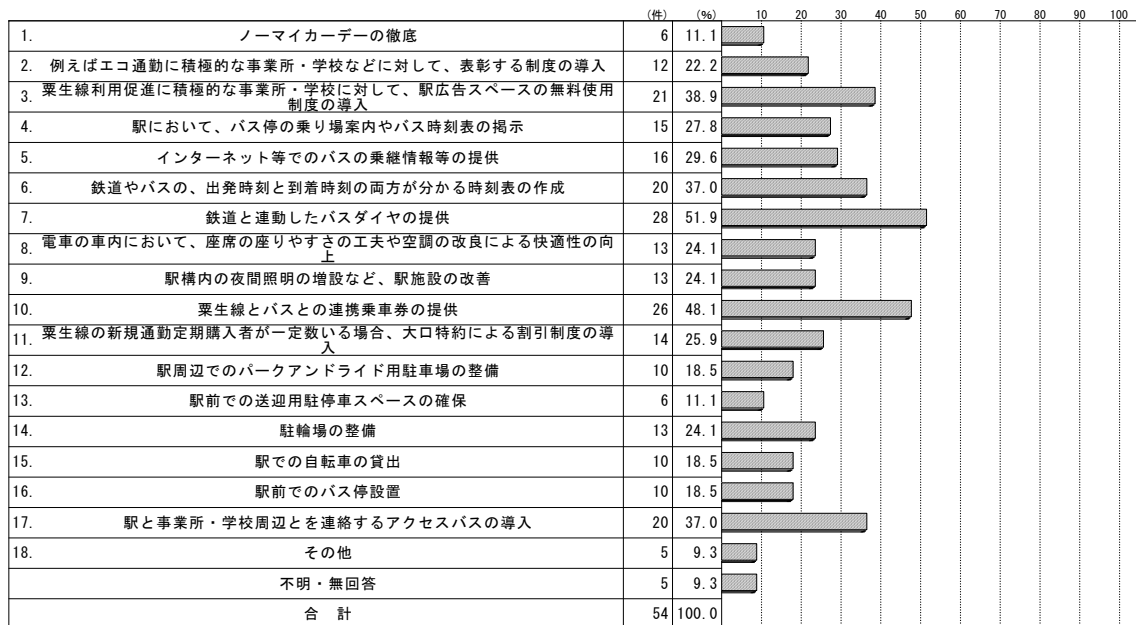
地域区分：2. 小野市

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。



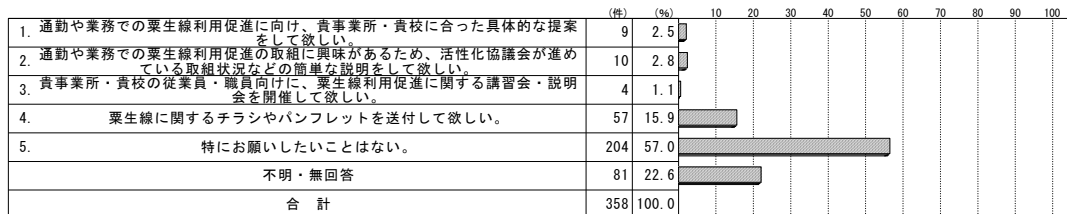
地域区分：3. 神戸市

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。



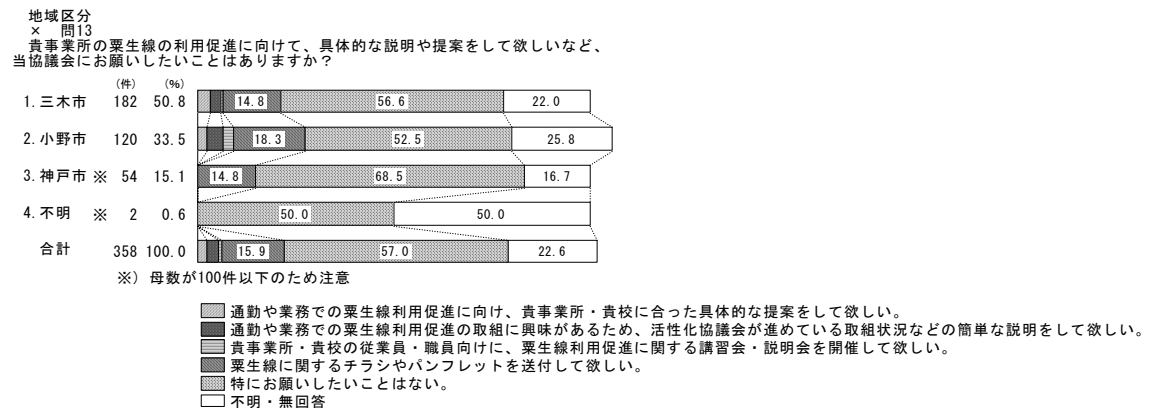
問13 貴事業所・貴校の粟生線の利用促進に向けて、具体的な説明や提案をして欲しいなど、当協議会にお願いしたいことはありますか？（複数回答）

「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

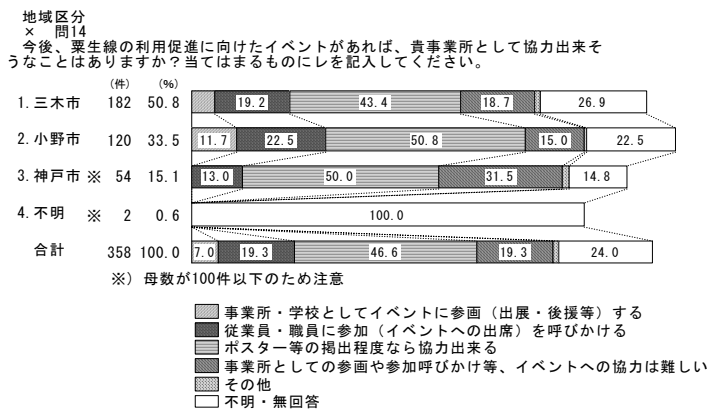
- ・内容を見て共感すれば・・・。
- ・私自身高齢化しているので普段の生活にあまりかかわりが無い。

●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
