

# 神戸電鉄粟生線地域公共交通計画

## 【概要版】

令和4年12月  
神戸市・三木市・小野市

### 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粟生線をはじめとした地域公共交通の維持・活性化のため、「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」(計画期間:平成29年度～令和4年度)など公共交通に関する計画を継続的に策定し、行政、交通事業者、地域住民等の関係者の協力と連携により、計画に基づく事業に取り組んできた。

このたび、同計画の計画期間の終了に伴い、令和2年に改正された「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の趣旨を踏まえつつ、引き続き、粟生線を維持するとともに、粟生線、路線バス及びコミュニティバス等の輸送資源を総動員し、公共交通を中心としたまちづくりを推進するため、「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」を策定する。

### 2 計画対象区域

神戸市、三木市及び小野市の粟生線沿線地域

### 3 計画対象期間

計画策定時(令和4年12月)から令和9年度まで

### 4 地域の交通の課題の整理

#### 現状の問題

- ・人口減少や少子高齢化の進行
- ・就業人口の減少
- ・就学人口の減少
- ・少子高齢化に伴う駅周辺の人口減少

- ・駅周辺の市街化調整区域の残存
- ・駅から離れた観光施設のアクセス性と観光需要

- ・住民の外出頻度の低下
- ・自動車分担率の増加
- ・神戸市都心部への移動需要
- ・パーク＆ライド駐車場利用台数の低下
- ・鉄道とバスの利用環境が良くない
- ・交通結節点の存在

- ・公共交通利用者数の減少
- ・鉄道・バス以外の地域交通の存在
- ・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

#### 1 人口動態の視点

- ・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

#### 2 まちづくりの視点

- ・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

#### 3 移動手段確保・交通弱者救済の視点

- ・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

#### 4 交通事業者の視点

- ・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

## 5 計画の目標・理念及び基本方針

### 基本的な考え方

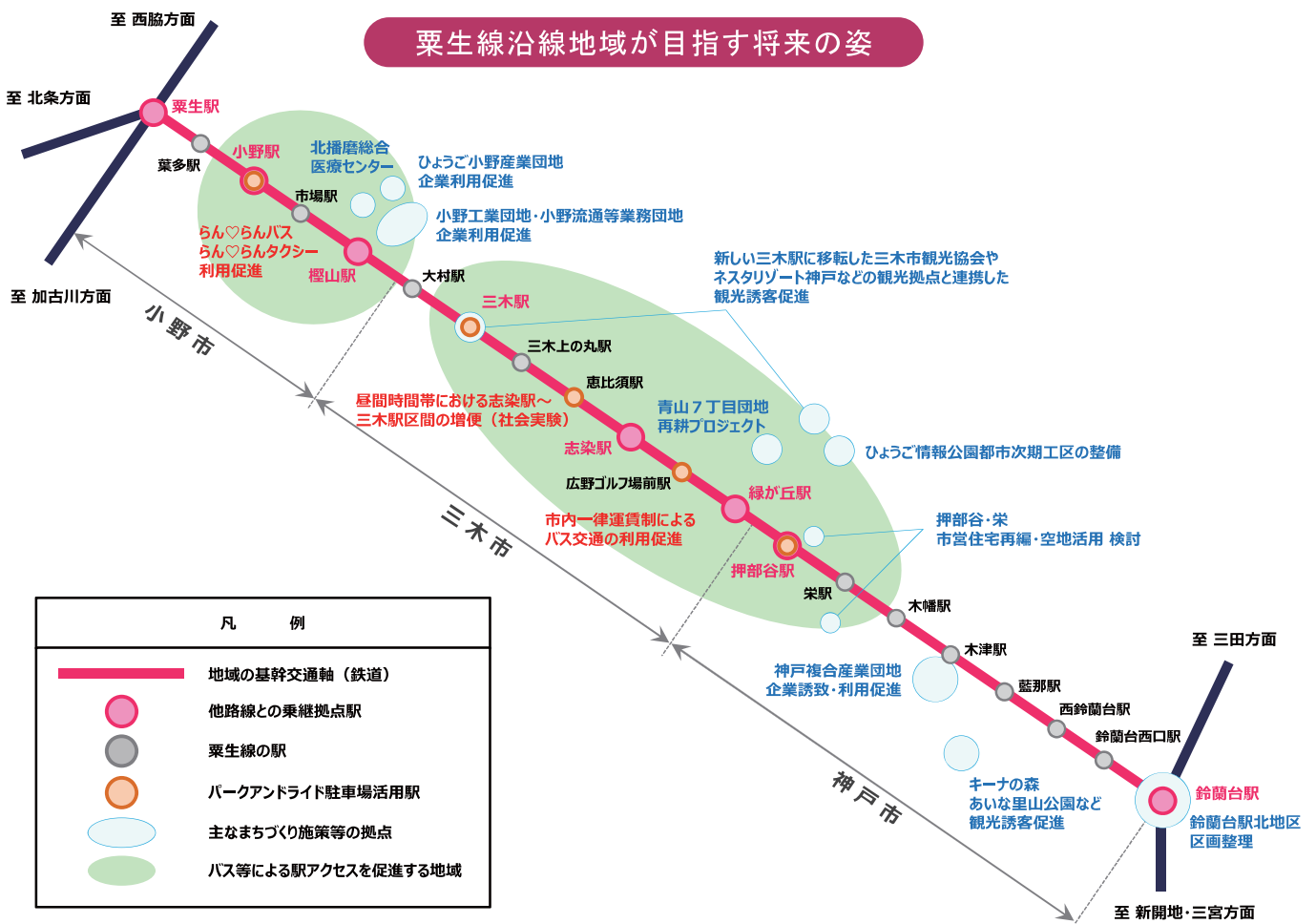
- ① 地域公共交通は、人や地域間、文化の交流を支え、駅を中心としたにぎわいの創出や地域の活性化に資するなど、沿線地域にとって重要な役割を担っている
- ② 少子高齢化・人口減少が進む中で、だれもが気軽に快適に活動できる“豊かなまち”を実現するため、地域公共交通を中心としたまちづくりが求められている
- ③ 地域住民、地元企業、沿線自治体、交通事業者等がそれぞれ主体となり、地域公共交通の維持・活性化に取り組むことが不可欠

### 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”～

### 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
- ② まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築
- 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



## 6 主な施策及び事業

### 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 鉄道施設の更新・改良
- ② 交通結節点として快適な駅環境の整備・強化
- ③ 適正な運行形態・持続可能な運営形態の検討

### 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 まちづくりの推進
- ② 観光との連携
- 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

### 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

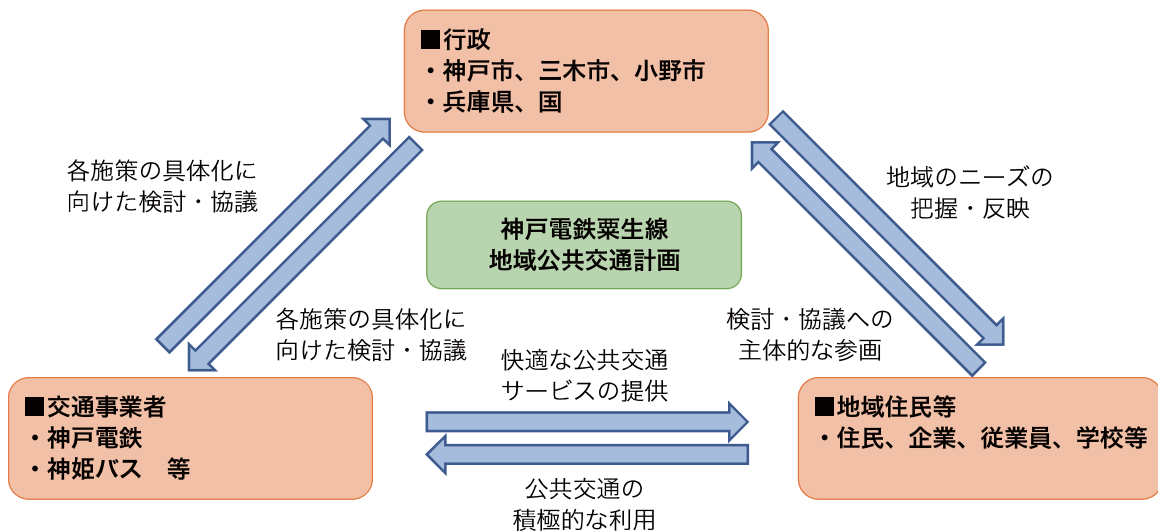
- ① 自発的な公共交通への利用転換
- ② 粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進

## 7 数値目標の設定

裏面に記載

## 8 推進体制と役割分担

本計画の目標の実現に向け、神戸電鉄粟生線活性化協議会において継続的に施策の進行管理や計画の評価・検証、見直し等の協議や調整を行いながら、行政や交通事業者、住民、企業、学校等のさまざまな関係者が連携し、総合的な取組として各施策を推進する。



## 数値目標

### 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

		現況値(R3)	目標値(R9)
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	—	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	33%	3割以上
	③ 時間貸 P&R 駐車場の年間利用者数	111百人	142百人

### 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

		現況値(R3)	目標値(R9)
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	8分	7分
	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分
	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分
	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	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

		現況値(R3)	目標値(R9)
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	627万人	700万人
		36回	44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	370万人
		35回	43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	330万人
		16回	20回