

# 鉄道の維持・利用促進に向けて

## 現状把握（自治体へアンケート等のお願い）

データをもとに

## 取り組みの具体化

### 移動特性

いつ・どこから・どこまで・どのような人が・どのような目的で・どのような交通手段を利用して移動したのかなど、移動特性・交通分担率のアンケート実施のお願い ※ファクトとデータに基づいた利用促進へ

### 交通分担率

GPSデータなど、地域の移動特性が把握できるデータ取得のお願い

### 加古川線（西脇市～谷川）を使わない理由

※7/26WT資料より

- ①自家用車の方が便利 44.8%
  - ②西脇市駅～谷川駅間に目的地がない 22.1%
  - ③便数が少なく、乗りたい時間に利用できない 13.9%
- ※アンケート結果上位

### 維持・利用促進の方法で有効なもの

※維持・できれば維持と回答した方

- ①接続を良くするためのダイヤ改正 35.4%
  - ②運賃補助、定期券購入補助 25.8%
  - ③駅の設備の充実 15.9%
- ※アンケート結果上位

### 具体的な協働案

アンケート結果より、

**「公共交通の利用促進に向けた実証実験」**

西脇市様からのご要望を受けて、

**「サイクルレインの実証実験」**

ご利用等の効果を検証し、  
実証実験を通して、  
移動実態・潜在ニーズを把握

## □.現状

- ・「便数が少ない」との声を頂戴するが、朝の通学時間帯に列車本数を増やすことが難しい  
《加古川線（西脇市～谷川）に行き違い設備なく、1時間に1本が限界》
- ・デマンド交通の充実により、高齢者の移動ニーズには応えられているとの認識
- ・利用者の移動の始点～最終目的地までを鉄道だけではカバーできない
- ・帰宅時の鉄道の待ち時間、自転車や徒歩による移動ストレスからマイカー送迎が選択される

## □.取り組みのねらい、期待する効果

- ・加古川線沿線の移動ニーズを捉えた地域旅客移動サービスの設定、地域公共交通の利用促進
  - ・主に通学生をターゲットとし、マイカー送迎から公共交通への転換、移動ストレス軽減
- ※第1回WTでの西脇高校様からの通学生のニーズを受けて
- ・柔軟に運行区間を設定できるバスによる実証実験

## □.実現に向けた具体的なステップ



## □.【案】それぞれの役割（自治体・事業者）

### 自治体

- ・ 予算確保
- ・ バスダイヤ、ルートの検討
- ・ 広報誌におけるPR

### 事業者

- ・ 予算確保
- ・ バスダイヤ、ルートの検討
- ・ 運用ルールの検討
- ・ PR

# 具体的な協働案 ②サイクルトレイン実証実験

## □.現状

- ・市からの強いご要望（通学生の移動ストレスを軽減）
- ・朝夕の定期列車で、そのまま自転車を持ち込むことは他のご利用者の安全面を懸念

## □.実証実験

- ・1両増結し、サイクルトレイン専用の車両を設定
- ・ご利用状況から安全面とご利用増につながるか検証

### 実現に向けた課題

- ・125系（西脇市～谷川間の車両）に予備車がないため、103系（加古川～西脇市間の車両）2両の予備車使用 ※103系予備車も一編成のみのため、車両検査期間中は使用できない
- ・自転車積み込み方法、運賃収受（人件費）、安全面を考慮した持ち込みルール

## □.実現に向けた具体的なステップ



## □.【案】それぞれの役割（自治体・事業者）

### 自治体

- ・定期運転する場合の予備車購入費用
- ・広報誌におけるPR

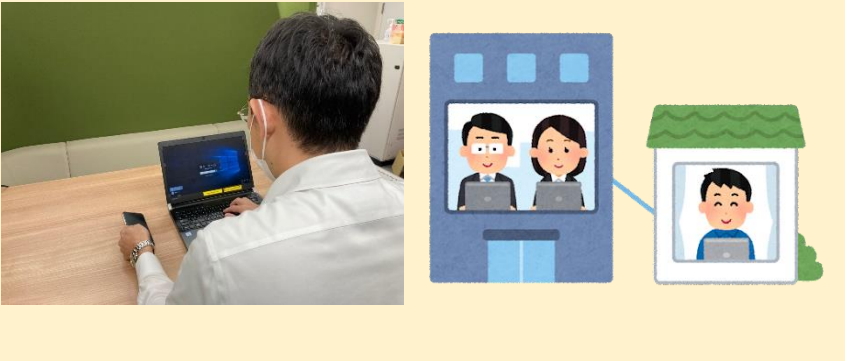
### 事業者

- ・運用ルール検討

# 災害時の迂回路としての鉄道の必要性

・コロナ禍での行動変移、鉄道の耐震性向上、道路網の整備などの環境変化  
 →災害時の迂回路のために鉄道維持は必要でしょうか？

## ○コロナ禍での行動変移(リモートワーク)



## ○鉄道の耐震性向上

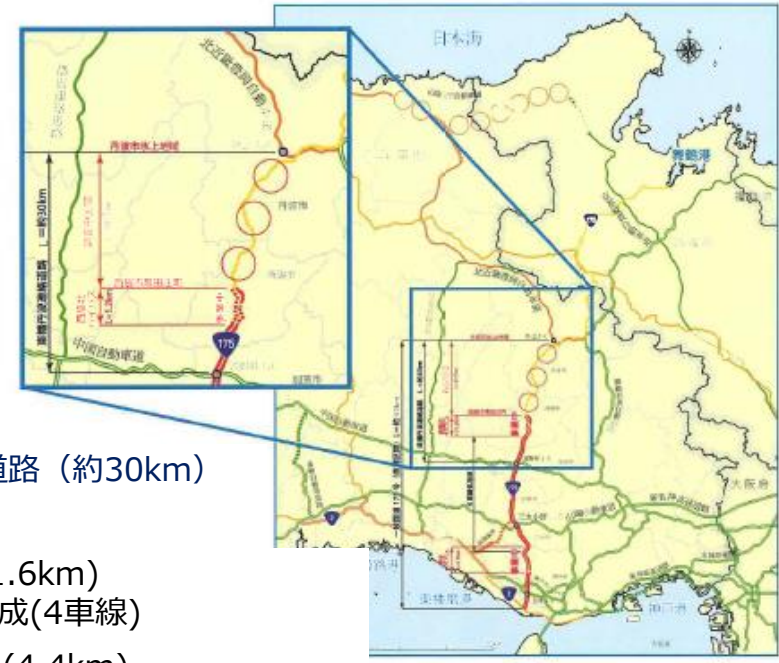


阪神淡路大震災以降、構造物の耐震補強を進め、これまでに新幹線では高架橋柱や落橋防止対策、トンネルの工事完了。在来線についても概ね完了

## ○道路網の整備

“国土強靱化、人流・物流を支えるネットワーク”

第3回 国道175号東播丹波連絡道路早期実現促進大会 ※HPから出典



東播丹波連絡道路 (約30km) 整備のあゆみ

- ・滝野IC関連(1.6km)  
平成12年4月完成(4車線)
- ・西脇バイパス(4.4km)  
平成24年3月完成(4車線)
- ・西脇北バイパス(5.2km)  
令和2年3月 寺内ランプ~大伏ランプ間(2.1km)  
部分開通(2車線)

