

神戸電鉄粟生線活性化の取組等
に対する支援に関する要望書（案）

平成28年 月

神戸電鉄粟生線活性化協議会

(神戸電鉄栗生線について)

神戸電鉄栗生線（以下「栗生線」という。）は、神戸市北区の鈴蘭台駅から小野市の栗生駅を結ぶ全長 29.2km の鉄道路線で、沿線の神戸市、三木市及び小野市をはじめ、その周辺市町を含む地域住民の通勤や通学等に利用されています。

また、栗生線は、北播磨地域の基幹駅である栗生駅で J R 加古川線や北条鉄道と接続し、J R 山陽本線や東海道本線、福知山線その他の民間鉄道路線により、相互補完の役割を担う鉄道ネットワークの一部として機能しています。

このため、かつて甚大な被害をもたらした阪神・淡路大震災のような災害や不測の事故等に対応した地域づくりを進めるに当たっても、都市部はもとより一部の鉄道路線が不通となった場合、栗生線が他路線の代替機能の役割を果たす非常に重要な路線であることから、広域的なネットワークを担う栗生線を維持し、地域の安全・安心を守り抜くことは、鉄道事業者だけでなく沿線地域の重要な責務であると考えています。

しかしながら、近年の少子高齢化やモータリゼーションの進展により輸送人員は年々減少しており、平成 27 年度は 646 万人と、ピークであった平成 4 年度の 1,420 万人に比べ 774 万人の減（△54.5%）となっており、非常に厳しい経営状況が続いています。

(沿線地域住民の取組について)

神戸電鉄栗生線活性化協議会（以下「協議会」という。）は、平成 22 年 4 月から神戸電鉄栗生線地域公共交通総合連携計画（以下「連携計画」という。）に基づく取組を開始し、平成 25 年 4 月からは、恒常的な利用者層としての「通勤定期利用者の拡大」、後述する栗生線サポーターズくらぶ等を通じた「沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動の展開」、中長期的な視点も含めた「駅中心のまちづくりの推進」に重点を置き、取組を継続しています。

栗生線の輸送人員数は、ピークであった平成 4 年度から平成 21 年度

まで平均して毎年約 4%の減少が続いてきましたが、協議会の取組等により平成 22 年度以降は輸送人員の減少幅が緩和してきています。

しかしながら、連携計画で目標としていた年間輸送人員 700 万人台の確保は達成できておらず、更なる取組の強化が必要な状況です。

(地方自治体の独自支援について)

平成 24 年 3 月 30 日には、兵庫県、神戸市、三木市、小野市及び神戸電鉄㈱で「神戸電鉄粟生線の運行継続に向けた支援に関する基本協定書」(以下「基本協定書」という。)を締結し、神戸電鉄㈱に対する新たな支援策として、同社の経営努力を前提に、平成 24 年度に 40 億円の無利子貸付を実施しました。

しかしながら、地方の財政及び地方鉄道事業者の経営は厳しい状況であることに変わりはありません。

(国庫補助制度について)

一方、平成 28 年度の協議会は、「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」の策定に対し地域公共交通確保維持改善事業費補助金(地域公共交通調査等事業(計画策定事業))の交付決定を受け、粟生線及び沿線地域の活性化を図るための新たな計画の策定協議を進めているところです。

現在でも 1 日に約 1.8 万人が粟生線を利用しており、万が一にも廃線となれば、自動車やバスだけでは輸送困難となり、日常移動手段が奪われ、生活基盤に大きな影響が生じます。

こうしたことから、粟生線の維持・存続を図るためには、現在の利用促進活動を継続することが不可欠な状況です。

つきましては、下記の事項に格別の御高配を賜りますようお願いいたします。

記

神戸電鉄栗生線活性化協議会は、平成28年4月に改正後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会へ移行し、地域公共交通網形成計画を策定協議し、栗生線の維持活性化を進めていくこととしています。

国においては、交通政策基本法（以下「法」という。）に定める国の責務として、次に掲げる内容について積極的な取組及び支援をお願いします。

- 1 国が行うべき責任のある施策として法第2章に示されているとおり、住民が日常生活及び社会生活を営むに当たって必要不可欠な通勤、通学、通院等の移動を円滑に行う必要があります。

このため、住民その他の者の交通に対する需要に配慮した交通手段の整備を効果的・効率的に行っていく必要があることから、次に掲げる施策に対する支援を要請する。

- (1) 鉄道安全輸送設備等の整備に対する支援制度を堅持するとともに、赤字補填のための新たな支援制度を創設すること。
- (2) 地域公共交通調査事業（計画推進事業）について、補助対象範囲の拡充（運賃割引制度の導入に伴う減収分の補填等）及び期間の延長（現行2年を5年に）を図ること。

- 2 栗生線は大規模災害が発生した場合における多数の者の移動手段として必要不可欠な路線であり、将来にわたる栗生線の存続について支援すること。

以上

平成28年 月 日

神戸電鉄栗生線活性化協議会 会長 藪本 吉秀

兵庫県
神戸市
三木市
小野市
神戸電鉄株式会社