

第42回神戸電鉄粟生線活性化協議会の書面協議結果
について

1 協議期間

令和3年1月7日（木）～令和3年1月29日（金）

2 議事1号 神戸電鉄粟生線沿線地域の新たな計画策定の方向性について

(1) 書面協議結果

委員の過半数の同意が得られたため、神戸電鉄粟生線活性化協議会規約第8条第6項の規定に基づき、議事事項は承認された。

〔	委員25名中	同意：21名	〕
		意見：0名	
		未回答：4名	

(2) 各委員からの特記事項及び各オブザーバーからの意見

※原文のまま記載

(〇〇委員)

更なる粟生線の維持・活性化を図るためには、「駅を中心としたハード・ソフト両面にわたる賑わいづくり」が必要と考える。このため、沿線3市が中心となって計画に盛り込むための提案などを積極的にお願いしたい。

(〇〇委員)

大雨、台風時の大規模災害が予想される箇所の詳細な点検（通常の点検は、実施していると思う。）。

特に、緑が丘～押部谷、木津～藍那間。

(〇〇委員)

今回の活性化再生法の改正趣旨に則して、しっかりとした計画を作成、そして、実行していく必要があると考える。

その際、各市が作成する（だろう）計画との関係にも留意する必要があると考えます。

(〇〇オブザーバー)

昨年法の改正では、広域的な取組の重要性が大きくなってい

る中、その促進に当たっては、都道府県がその調整役として主体的に関与することが期待され、参画を促す規定も設けられています。

交通計画策定に当たっては、地域が目指すべき将来像とともに、その中で公共交通が果たすべき役割を明確化した上で、公共交通の活性化及び再生に向けた取組の方向性について、協議・意見交換等による連携の強化、合意形成を図るとともに、地域の関係者が共通認識を持って取組を推進できるよう、可能な限り、具体的かつ明確な目標を設定することが大切です。

(〇〇オブザーバー)

計画策定に当たっては、鉄道事業者のみに負担がかからぬよう、関係者が責任を持って地域のあるべき姿に沿った公共交通について協議できるよう、具体的な目標の設定が重要と思われます。

(〇〇オブザーバー)

高齢化、人口減少に直面する粟生線沿線は、従来の大型バスなどの輸送手段だけではなく、小規模、オンデマンドなど、多様な輸送手段に目を向けるのは重要だと思います。

ただし、そのコストと大量輸送手段である鉄道への効果は慎重に検討する必要があると考えます。

3 報告事項について 別紙のとおり

別紙 ※原文のまま記載

報告事項(1) 神戸電鉄粟生線活性化の取組等に対する支援に関する
国への要望活動の実施について

(〇〇委員)

国への要望事項であった「粟生線の防災機能強化に対する支援」について、国は「防災・減災、国土強靱化のための5か年加速化対策」として、令和3年度から防災対策等を集中的に実施することを決定した。

これに伴い、県も引き続き、法面对策等の防災対策に支援する予定である。

(〇〇委員)

粟生線は、神戸市民の通勤・通学だけでなく、自家用車を持たない高齢者の外出にも利用されるなど、沿線住民の生活に必要不可欠な路線であり、引き続き、暮らしの足を守り続けていくため、国への要望活動は継続して実施する必要がある。

(〇〇委員)

今後もよろしくお願いします。

(〇〇委員)

要望の主旨に賛同いたします。

報告事項(2) 粟生線の利用状況について

(〇〇委員)

粟生線各駅における乗降人員は減少傾向にあり、この減少に歯止めをかけるためには、沿線人口の減少を食い止めることが不可欠である。

このため、次期計画における具体的な取組を検討するに当たり、より効果的な施策を立案できるよう、各駅の乗降人員の推移と、沿線人口及び企業立地の推移を比較・分析してはどうか。

また、現在の利用者が昨年に比べて減少している状況について、神戸電鉄がどのように考えているのか見解を教えてください。

⇒（〇〇委員 回答）

まず、足もとの利用状況についてですが、緊急事態宣言が発出された4・5月に昨年比△58%まで落ち込んだ後、徐々に回復してきていましたが、11月に入って、感染者数の増加（第3波）とともに再び減少幅が拡大しています。

今年度は、コロナ禍の影響により実態が掴みにくいものの、水面下ではこれまでと同じような傾向、すなわち、住宅団地の最寄駅では利用者が減少、工業団地等の最寄駅では利用者が増加、粟生線全体では減少といった傾向が続いているとみています。

そして、今後はこれに生活様式の変化に伴う移動の減少も加わり、想定よりも速いペースで利用者の減少が進むとみています。

今回、各駅における乗降者数の推移をお示ししましたが、志染駅から粟生駅の間はほとんどの駅で昭和40年を下回る利用状況となっています。鉄道を維持していくためには、コストに見合うだけの利用者数が必要であり、今後、地域の交通をどのような形で確保していくのか、新しい計画を策定する際にはしっかりとした議論が必要と考えております。

（〇〇委員）

神戸市では、神戸電鉄の利用促進を図るため、令和2年度においても、70歳以上の神戸市民にお得な企画乗車券「神鉄シーパスワン」の販売を行っており、引き続き、この施策を継続し、利用促進を図っていききたい。

また、令和2年6月に北神急行電鉄が市営化されたことを契機に、神戸市北区沿線の更なる価値向上のために、神戸電鉄と神戸市で連携協定を締結し、駅前空間の快適性や魅力を向上する取組を始めたところである。これらの施策は北神急行に接続する有馬線だけでなく、粟生線にも広げていきたいと考えており、継続していくことにより、粟生線の利用促進につなげていきたい。

（〇〇委員）

新型コロナウイルス感染症の影響で、令和2年度の利用者数が前年度比28%で、緊急事態宣言の解除後は回復してきているが、7月以降約2割減で推移している。

ポストコロナにおいて、テレワークやWEB会議をはじめとした人の移動を抑制する対策が進んでいくことが考えられる中、粟生線の活

性化の課題にどう向き合うか真剣に検討していく必要がある。

資料では、利用者数の推移を整理されているが、利用者数が増加している駅もある。これらのデータを分析すれば、何が有効な取組なのか分かると思うので、分析してみてもどうかと思う。

(〇〇委員)

高齢化し、階段の多いプラットホームを利用しづらいので、粟生線を利用するかは減少せざるを得ないように感じます。

(〇〇委員)

若い頃、通学に粟生線を利用していた者にとっては、乗降人員の減少は驚くものがある。まして、コロナ禍の中でほとんど外出をしなくなった最近では、粟生線に乗ることもなくなってしまった。家族の者もそうなので、乗降人数にも多少の影響があるのではないかと思います。必要な移動手段が公共交通ではなく、自家用車になってしまい、ますます乗降人員の減少があるのではないかと。なかなか打つ手が思いつかない今日この頃です。

(〇〇委員)

コロナ禍にあつての利用減と人口減が重なり仕方のない数だと思います。

(〇〇オブザーバー)

企業の立地に伴い、木津駅の利用が増えています。

しかし、木津の工業団地周辺の道路では朝夕の交通集中が発生するなど、車での通勤が多いと推察されます。

企業側の協力を得て実態調査ができれば、埋もれているニーズが掘り起こせるかもしれません

報告事項(3) 令和2年度の協議会事業の取組状況について

(〇〇委員)

令和2年度は、新型コロナウイルス感染症の影響により、多くの利用促進イベントを中止せざるを得ない状況であった。令和3年度も新型コロナウイルス感染症の影響が続く可能性があることから、オープ

ンカフェ等の密対策を踏まえた新たな取組について、商工会議所等とも連携しながら検討してはどうか。

また、イベント等の利用促進でなく、駅美装化などにより、駅の利便性向上を重点的に実施してはどうか。

事務局において、中止したイベントの予算について、今後の方針があれば説明していただきたい。

⇒（事務局 回答）

中止したイベントの予算については、「駅の美装化」に充当する。

なお、本年度の施工内容は、次のとおりである。

1 施工内容

- (1) 栄駅におけるトイレの改修
- (2) 志染駅（1番線）における背壁の改修
- (3) 榎山駅（下りホーム）における背壁及びベンチの改修
- (4) 榎山駅（上りホーム及び下りホーム）におけるベンチ端部に係る防風及び防雨のための袖仕切りの設置

2 施工予算（上限額）

上記(1)～(4)の総額で、980万円（税込）

3 竣工時期

令和3年3月31日（水）

（〇〇委員）

令和2年度については、新型コロナウイルスの影響により、大勢の人が集まるイベントの開催が難しく、沿線地域と連携した取組がほぼ実施できなかった。

そのため、次年度以降においては、非対面で実施可能な取組み（例えば、車窓からの風景を撮影した動画により粟生線沿線の魅力を発信するなど）により、粟生線の利用促進に繋げていくなど、神戸市において新しい取組として何ができるか検討していきたい。

（〇〇委員）

事業費の大部分がパンフレットやイベントなど一過性のものに費やされています。もっと、後年度にも活用できるもの（例えば、地域のお店・施設情報やそこに行くための交通手段、運賃等を一括で検索できるMa a Sアプリの開発等）に使っていただきたく思います。

（〇〇委員）

「②交通結節点強化の(1)パーク&ライド駐車場の活用、キス&ライドの推進」の数字をみると、R2実績合計で48%と低い。

通勤で利用していただければ、1台で月20日通勤と仮定すると40人増となるので、通勤利用者を増やす取組は効果があるのではないかと考えます。

また、駐車場の整備と比べてコスト的に有効な駐輪場の整備等により、サイクル&ライドの推進策を検討することも有効ではないかと考えます。

(〇〇委員)

参加者の少ないイベントをするより、毎日利用している通勤者のため、駅舎を考える方向はないのでしょうか。

(〇〇委員)

数多い事業の取組に希望が持てます。

報告事項(4) 「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」の中間評価の結果を踏まえた今後の取組について

(〇〇委員)

令和3年度も新型コロナウイルス感染症の影響が続く可能性があることから、今年度実施した「神鉄おもてなしきっぷ」のような沿線施設を含めた活性化が期待できる取組を今後も行っていくかどうか。

また、ポストコロナにおいては、利用促進のみならず、沿線人口の減少に歯止めをかけるため、「駅を中心としたまちづくり」により一層、取り組む必要がある。

(〇〇委員)

現計画の指標の中には達成が厳しいものもあるため、次期計画の指標を定めるに当たっては、新たな指標の設定が必要であると考えます。例えば「電車とバスの乗継時間の短縮」や「実利用者数850万人」の2項目については、達成見込みが低いことから、数値目標の見直しが必要と考えます。

今後、沿線の観光拠点や店舗などと連携して、粟生線の利用を促す取組が重要であり、その連携回数やSNSでの発信回数などを指標としてはどうかと考える（例えば、市営地下鉄と連携した企画券の発行、神戸市の広報課と連携してインスタ映えする沿線風景などをSNSな

どで発信した回数)。

(〇〇委員)

現計画は、最初から達成が困難と思われる目標が揚げられていたり、取組が目標の達成に向けて不十分であったりしています。今後の取組についても同様で、企画乗車券を作ることは観光客の入込客数の目標を達成するには全く不十分ですし、目標にははるかに届きませんが利用者数を少しでも増加させるよう頑張りますでは、P D C Aを回す云々以前の問題、すなわち計画自体に問題があると言わざるを得ません。

次期計画は、こうしたことの反省に立ち、目標すべきゴールが何で、それに向けて何を達成しなければならないのか、そして、そのために誰が何をするのかということをも今一度整理された上で、策定されることを望みます。

(〇〇委員)

将来、駅発着となるような新たなアクセスバスを導入する際には、駅前広場の整備もセットで検討すべきと考えます。具体的には待機スペースが必要な駅、そもそも交通広場がない駅があり、駅周辺のまちづくりにとっても重要な懸案事項であると考えます。

(〇〇委員)

多いに期待しています。

(〇〇委員)

現状の駅発のアクセスバスについては、短縮の余地がないか、パターン・ダイヤとなっているかの検証及び必要に応じた改善があるのではないかと。

(〇〇オブザーバー)

より具体的な施策が打ち出せると望ましい。

(〇〇オブザーバー)

実施結果から未達成の問題点を洗い出した上で、それを踏まえた次期取組を資料9のアンケート回答等を参考に、具体策を提案されてはどうか。

(〇〇オブザーバー)

アンケート結果も参考にして、より良い施策を関係者で検討していければと思います。

報告事項(5) 「神戸電鉄粟生線の更なる利用促進に向けたアンケート」の回答内容の整理について

(〇〇委員)

今後、人口が減少していく中で、鉄道利用を促進するためには、以下の取組が必要となるため、神戸電鉄・行政・地域が一体となって粟生線の維持・活性化に努める必要がある。

- ① 駅周辺に住んでもらえるまちづくり（鉄道の利便性向上）
- ② 住みたくなる魅力あるまちづくり
- ③ 観る・食べる・買う・遊ぶなど粟生線の魅力を再発見もしくは創出し、積極的にPR
- ④ 通勤・通学時間帯以外の時間（比較的空いている昼間）に利用してもらう工夫（主婦やシニア層をターゲット）
- ⑤ 並行するほかの交通手段（地下鉄・長距離バス）との役割分担に向けての分析と研究
- ⑥ コロナ後の生活様式の変化に対応した施策（商店街空き店舗のワーキングスペース化・オフィス活用等）を早急に展開

(〇〇委員)

神戸市では、駅を中心としたまちづくりを進めており、今後、神戸電鉄沿線において駅周辺の空き店舗の活用検討や駅前広場などの整備を実施していく予定である。粟生線においても、この取組を広げていき、活性化協議会の実施する駅の美装化事業と連携した取組ができればと考えている。

(〇〇委員)

アンケートの分類について特に意見はありませんが、回答趣旨に沿った計画の策定を望みます。

(〇〇委員)

3 サイクリングとの連携について

粟生線に乗ってサイクリングするためのルート案内マップの作成、通過ポイントに粟生線乗車を入れたスタンプラリーの開催、サイクルトレインの運行、サイクリングのラッピング車両の導入等、いろいろ考えられるが、自転車活用推進法が施行されサイクリストが増加傾向にある状況において、自転車を活用して粟生線の価値向上を図る取組みは、粟生線活性化の有効な方法ではないかと考えます、通勤通学も重要であるが、都市部神戸からつながる粟生線を、サイクリングを楽しむ鉄道という特色を出していても良いのではないのでしょうか。

(〇〇委員)

神戸市では令和元年度に「神出山田自転車道」のリニューアルを行い、記念イベントの実施やシェアサイクルの社会実験など、今後の利用促進を目指した取組を神戸電鉄様の多大な御協力のもとに進めているところです。

過密を避けられる野外のレクリエーションとしてこれからの時代に適した施策と考えており、沿線の活性化にもつながるものとなるよう、引き続き、神戸電鉄様をはじめとする沿線関係者の皆様と協力しながら、様々な活用策に取り組んでいきたいと思っております。

(〇〇委員)

神戸市と神戸電鉄が連携協定を締結し、沿線のリノベーションをしていくことが決定した。粟生線についても、駅及び駅前空間の美装化やロータリー整備、空き地を利用した物販等のチャレンジコーナーなど、人が駅に集いたくなる空間づくりを目指してほしい。

また、押部谷町には神出山田自転車道が整備されており、起点であるつくはら湖では、シェアサイクルを実施していることから、駅にサイクルラックや乗り捨て可能なシェアサイクル拠点を整備することで、電車を利用して、そこから自転車、また逆に自転車を乗り捨てて電車で帰ることができる。自転車を乗せることが可能な電車もあればより良い。

これにより、粟生線を中心に押部谷町だけでなく神出町、岩岡町などの旧村地域や、西神中央等地下鉄方面など様々なところへ気軽に足を伸ばすことができ、駅利用者の増加だけでなく、神戸市西区地域の新たな魅力発見にもつながる。

(〇〇委員)

駅及び駅前空間について強く推し進めてほしいと思っております。

(〇〇委員)

上の丸駅の建物の塗装が気になる。修理とまではいかないが、手入れの必要があるように思う。

(〇〇委員)

今できる事として一番期待の持てることです。市民としての目線で多いに明るく見通せることが数多く、取組を見守っていきます。

(〇〇委員)

良い、活発な意見をいただいているので、ぜひその内容を実現する場として、協議会を活性化していただきたい。

たんに乗りましょう、そのためのイベントといった議論だけではなく、地域の背骨である基幹交通機関栗生線の役割を、地域政策に位置付け、一方でコロナ禍で更に厳しくなった現状を踏まえ、より構造的な政策も議論すべきではないか。

(〇〇オブザーバー)

鉄道は、重要な社会インフラ。維持できるよう、経営に影響を及ぼすようなハードへの投資は慎重に判断されるべき。

神鉄沿線のまちの状況が現状どうなっていて、今後どうなる見込みか、鉄道を利用する人が住むまちの状況について、一定の共通認識があったほうがよいのではないか。その上で、他の地方の good practice を真似することも必要なのではないかと考えます。