

まちと電車がつながれば  
線路はきっと、明日へ続く!



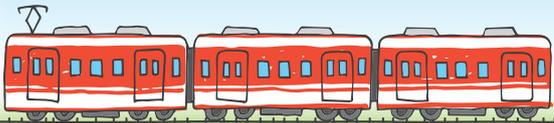
神戸電鉄栗生線を残すために  
私たちができること!

学生たちは行動を  
始めています!

失ってから「大切だった」と  
気が付いたってもう遅い。

# 未来へつなごう みんなの栗生線

栗生線  
活性化  
グランプリ  
結果発表!



プレゼンター  
小説家 玉岡 かおるさん



もっと知って欲しい  
神鉄のこと。私たちのこと。



# 自分たちの鉄道を守るために学生たちは動き出しています

## 粟生線活性化グランプリ 「粟生線・未来へと続くレールコンテスト」の開催

### コンテストの趣旨

神戸電鉄粟生線(以下「粟生線」)は、年間約670万人の人が利用する地域の重要な交通手段ですが、利用者数の大幅な減少や膨大な経常赤字により存続が危ぶまれています。一方、この問題に対する市民の関心は決して高いとはいえず、神戸電鉄に対する支援には関係者も慎重な対応が求められるなど、粟生線の未来は霧の晴れない状況が続いております。

そのような中、粟生線がなくなれば移動手段がなくなってしまう高校生や大学生の中には、「自分たちの鉄道は自分たちで守ろう!」とさまざまな取組や提案を行う動きがあります。本コンテストはそれらの情報を、その思いなどとともに市民の皆様へお知らせすることで、粟生線問題への関心を高め、この問題へ主体的に関わるきっかけにさせていただこうと開催したものです。

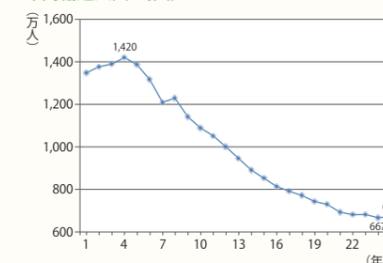
今の世代の選択は間違いなく次の世代にも影響を及ぼします。将来につけを回さないためにも、若い世代の意見に耳を傾けるなど、しっかりとした議論が必要です。本冊子がこれからのまちづくりや粟生線のあり方について、考えていただくきっかけとなることを願ってやみません。



### 粟生線の現況

粟生線の利用者数はピークの1992(平成4)年と比べると53%も減少しています。沿線自治体(神戸市、三木市、小野市)と神戸電鉄は2009(平成21)年に神戸電鉄粟生線活性化協議会(以下「協議会」)を立ち上げ、粟生線の維持・存続に向けてさまざまな取組を行ってまいりました。しかしながら、今なお利用者数の減少に歯止めがかからず、10億円規模の経常赤字が続くなど、厳しい状況は変わっていません。しかも、これから人口減少社会がますます進展し、更なる利用者数の減少が見込まれています。

年間輸送人員の推移



### 粟生線がなくなったら?

粟生線は利用者数が大幅に減少したとはいえ、年間約670万人の人が利用し、地域における交通の一定割合を分担しています。このため、もし粟生線が廃止となれば、道路上にバスやマイカーが大量にあふれ、深刻な交通渋滞や環境の悪化が発生します。更には観光への悪影響や人口流出など地域の衰退を招く懸念等もあり、社会的な損失はかなり大きなものとなります。つまり、粟生線は単に移動手段としてだけでなく、実に多くの価値を社会に提供しており、それを失うことの影響は鉄道利用者だけでなく、市民全てに及ぶのです。



### まちづくりの問題として

今後のまちづくりのキーワードは「コンパクト化」と「ネットワーク化」。人口減少社会が進展すると、これまで一つのまちで保有・維持していた施設を複数のまちで補完し合うことが当たり前となります。そうすると、市域を越えて移動する機会が増えることから、ネットワーク、すなわち交通の果たす役割が重要となるでしょう。公共交通の拠点となる駅のかたわらに便利施設や公共施設を配置し、歩いて暮らせるコンパクトなまちづくりを推進することで、費用を抑えながらまちの活性化と公共交通の維持を図ることが求められています。

### 玉岡かおるさんからのメッセージ

Message from Kaoru Tamaoka



**プロフィール**  
神戸文学賞受賞のデビュー作『夢食い魚のブルー・グッドバイ』には神戸電鉄の乗車風景を描いた一節がある。近著『虹、つどうべし』ほか、著書多数。テレビ・ラジオのコメントーターとしても活躍中。

三木で学生時代を過ごした私にとって、神戸電鉄は作家玉岡かおるを世に送り出してくれた“ゆりかご”のような存在です。大学生当時、新開地までの時間は読書をするのにうってつけて、いつもイメージネーションを膨らませていました。鉄道は単に人を運ぶだけでなく、人の想い、そして文化を運んでいます。そして、過去から現在、未来をつなぐ地域の財産だと思います。目先の価値観で測るのではなく、もっと大切な先人たちの想いをくんで、鉄道とともにまちの活力を取り戻す努力を、私たちはもっともっとしていかねばならないのではないでしょうか。このかけがえのない財産を守るために、ひとりでも多くの人が危機感を共有し、熱意と知恵を使って行動していく事が求められていると思います。

(2014年12月23日 粟生線とまちの将来について考えるシンポジウムにて)



テーマ

## 何度も乗りたい！ みんなの粟生線！



提言をまとめたのは、関西学院大学都市研究会の有志。メンバー全員が総合政策学部都市政策学科で、まちづくりについて勉強しています。三田キャンパスの近くを走り身近な存在である神戸電鉄について、日頃学んでいる都市政策の知識を生かしつつ、学生ならではのユニークな視点からさまざまなアイデアを提案してくれました。

### 昼市・朝市の定期的な開催で 地域住民を集め、まちの活性化に

現状について、地域住民と粟生線との関係が希薄で連携が取れていないと分析。そこで粟生線沿線の地域住民をターゲットと設定し、地域住民の意識改革と粟生線の利用者増加を目的に、「何度も乗ってみたい粟生線」をコンセプトにさまざまな提言をまとめました。



住民の生活と粟生線を結ぶ企画として提案したのは、昼市・夕市の開催。小野市の榎山駅、三木上の丸駅、神戸

市の木幡駅の3つの駅を開催場所と設定。榎山駅ではそば風カステラの販売、三木上の丸駅では三木の金物を使ったものづくり体験教室、木幡駅では神戸ワインの販売など、駅周辺の文化や特産品を生かした地域性あふれる内容です。月に一度、日曜日に開催し、定期的に行うことで定着を目指します。

### 地域住民がもっと関わって 粟生線をコミュニティの場に！

鉄道を移動手段だけではなく、コミュニティの場として活用しようというアイデアも。デイトタイムや休日に鈴蘭台～粟生間でコミュニティ列車を運行。内外装は住民たちが自身で考え、手がけるのもポイント。内装の一部は畳敷きにして、外装は地域の人たちに描いてもらうことで、親しみが持てる車両に。



りと、乗る楽しみを演出するアイデアも提案。「楽しさ」もまた、粟生線と住民をつなぐ「連結器」になるかもしれません。

ほかにも全駅に休憩所を設置したり、しんちゃんの顔の形をした吊り革を通常車両1両に1個設置した



## 座談会

今回の提言に携わった関西学院大学生に粟生線について語っていただきました。

### 座談会参加者

写真左から

- 宮地 茉耶さん  
(総合政策学部4年)
- 岡本 拓也さん  
(総合政策学部2年)
- 細川 茜さん  
(総合政策学部4年)
- 金澤 早紀子さん  
(総合政策学部2年)



**岡本:**提案に当たり、まずは粟生線沿線のまちの状況をひと駅ごとに調べ、地域の特性を生かし何かできないか考えました。  
**金澤:**沿線出身の先輩などにも話を聞き、ネットなどでも情報を収集しました。粟生線活性化セミナーにも参加してさまざまな意見も聞きましたが、住民と粟生線とのコミュニケーションが足りていないのではという印象を受けました。

**細川:**私は小さいときから三木市に住んでいますが、あまり住民の関わりがなかったのではないかと感じ、住民と粟生線、住民と住民のコミュニケーションを活性化しなければと考えました。

**宮地:**このようなさまざまな情報や問題点などを整理するために、ブレインストーミングを行いました。

**金澤:**アイデアのヒントになるようなさまざまな事例についても、みんなで情報を持ち寄り、提案に生かしています。

**細川:**問題点を整理してみると、どこかの問題が解決してもどこかが困ってしまう状況で、現実問題を目の当たりにして戸惑いましたね。

**宮地:**ブレインストーミングの結果、乗客の減少と地域住民の粟生線問題への理解が足りていないことが大きな問題では

ないかという結論に達し、利用者の増加と地域住民の意識改革を目的として提案をまとめました。具体的にはコミュニティ列車を走らせることと、駅前で昼市・夕市を開催することが中心で、粟生線に対する親しみと乗る楽しみを持ってもらえることを目指し、その結果、住民と粟生線の距離が縮まり、粟生線問題への理解が広がればいいなと思いました。

**金澤:**昼市・夕市の出店者は地元の人たちから募集し、住民主体で運営します。

**細川:**会場にはあえて乗車人数が少ない駅を選び、人を集めるようにと考えました。複数の駅で同時に開催し、粟生線に乗って会場をめぐることで乗客の増加に結び付けます。

**岡本:**三木上の丸駅は場所が分かりにくく、駅前広場もないので、電車に乗るだけの場所になっています。昼市・夕市を開催することで、駅を活性化できるのではないかと考えました。駅は住民の集まる場所だと思うので、それを生かして駅にコミュニティスペースを設けるのも一つのアイデアとして提案しています。

**宮地:**コミュニティ列車は住民が意見を出し合い、実際に関わる場となるものです。住民が主体となることで粟生線を

残すための熱意と行動に結び付けばいいですね。

**細川:**粟生線は3つの市をまたいで、それぞれまちに個性があり、都会からのアクセスが良いのに自然にあふれています。沿線の地域を身近に感じてもらえれば嬉しいのですが、魅力がいっぱいあるのにそれが活かされていません。まちの歴史など地元のことについて関心が薄い住民も多く、もっと自分たちのまちについて学ぶべきではないでしょうか。

**宮地:**乗ってもらうためには目的地も必要だと思います。

**金澤:**単線区間があることはデメリットかもしれませんが、それをメリットに変えるようなアイデアも考えてみたいですね。鉄道自体の魅力を盛り込んだツアーとかも面白いと思います。

**細川:**三木市はスポーツが盛んなので、大会の開催などもいいかもしれません。粟生線問題に意識が高い高校生や大学生は多いので、電車の中でワークショップなどを開催するのも楽しそうです。若い人が集うと活性化に結びつきますし。

**岡本:**イベント列車にはぜひ乗ってみたいですね。何度も乗りたくなるような粟生線になればいいですね!

### Selector's Comment 選評

車社会の進行や少子化、高齢化の影響などにより、私たちが粟生線を利用する機会は大きく減少しました。そのため、私たちと粟生線の結びつきは希薄化する一方で、これが粟生線問題に対する関心の低さにつながっています。協議会では、粟生線に対するマイレール意識を持っていただくこととさまざまな取組を行ってまいりましたが、本提言はその趣旨を踏まえた上で、市民にわかりやすい訴えかけをしています。



テーマ  
この窓から(VTR制作)



利用促進・啓発活動部門グランプリ「この窓から」は、放送部員8人が伝えたい思いを約7分間の映像にまとめたものです。車窓から見るのどかな田園風景、小野高生であふれる駅。「粟生線って無くなると思いますか?」というインタビューに対して「無くならないと思います」と屈託なく答える生徒たち。放送部員もそれぞれ漠然と「私たちが通っているうちは無くなったりしない」と思っている生徒の一人だったので。

### 突き付けられた粟生線の現実 「いつ廃線になってもおかしくない」

顧問の大江真理先生からコンテストの話聞き「ぜひ、やってみたい」と制作に取り掛かりました。「赤字になったのは利用者数が減ったから」という答えを予想しながら神戸電鉄鉄道事業本部を訪ね、そこで知ったのは…駅舎の改修、線路や車両のメンテナンスにかかる費用、自分たちが毎日定期券を通して自動改札機一台が600万円!何もかもを負担する鉄道事業者の役割でした。負担は限界にきている上に、2000年の法律改正で、地元の同意を得られなくても廃線が可能になったことも知りました。「粟生線はいつ無くなってもおかしくない」という現実を突き付けられたのです。

問題を深く掘り下げていこうと、粟生線活性化セミナーの取材に出かけ、議論を戦わせる大人たちに混じって熱心に話を聞く若い女性に注目しました。「粟生線ブログ駅長」のゆいみのりさん。三木市のご当地アイドルのメンバーでもあるみのりさんを追ってイベントを取材。「私たちが声を上げないと無くなってしまいます」と地道に粟生線利用を啓発するみのりさんの「全国の鉄道存続運動でたくさん的高校生が活動しています」という言葉に触発されました。続いて、放送部の先輩が以前、番組制作で協力いただいた国鉄鍛冶屋線廃止の反対運動の中心となった小嶋明さんを訪ねました。最後の列車の後ろ姿を見送ったときの辛さ、哀しさを実感しました。その時が来てからでは遅い。「自分たちが今、頑張らなくては」という思いを強くしました。

### 粟生線は私たちの足だから、私たちの手で守る! 私たちにもできる何かを始めよう!

電車を安全に走らせるために日々努力している人たち、存続のために頑張っている人たちがいることを目の当たりにし、部員たちの粟生線に対する気持ちがどんどん変わっていきました。約4か月の取材で集まった膨大な素材の中には伝えたいことがたくさんあります。話し合いながら構成作業に入り「最も伝えたいこと」に絞り込みました。「一番よく利用している私たちが危機を感じていない、感じたとしても何も行動に移していない。自分たちの鉄道は自分たちで守る。小さなことからでいいから何かを始めよう」

「この窓から」は、「粟生線とまちの将来について考えるシンポジウム」で放映されたほか、小野高校文化祭でも全校生徒に向け公開予定。この映像が、高校生の粟生線存続に向けたアクションへの布石になることを部員たちは願っています。



取材で知ったことや現地で感じたことなど、伝えたいことがたくさんありました。8人でVTRの構成を話し合いながら、制限時間内に最も伝えたい思いを込めました。

小野高生の約7割が利用している粟生線



通学時間帯に駅は賑わい、車内も満杯

もうこの辛さは二度と味わいたくない



廃線になった三木鉄道

高校生にできることから始めよう



イベントで電車をイメージしたケーキを販売する家研部

神戸電鉄へ取材に出かける時...



乗っているだけでは分からなかったことばかり。人口増加に伴って車両連結数や便数を拡大し、複線化工事をしてきた。初めて知る神鉄粟生線の歴史



自分にできることから始めようと駅舎の掃除をする、ゆいみのりさん



駅のアナウンスを録音する放送部



廃線の辛さや哀しさを鍛冶屋線跡で部員たちは実感する

この窓から見える景色を守るために



### Selector's Comment 選評

私たちは、鉄道があることでさまざまなものを享受している一方、そのありがたさをなかなか実感できないでいます。しかし、高校生にとって鉄道は無くってはならない存在です。鉄道のありがたさを実感しているからこそ、「私たちの粟生線は、私たち自身の手で守る。」と、人任せにせず、自ら行動することの大切さを訴えています。これが今、私たちに求められていることであり、本作品がそのきっかけとなることを期待しています。

# 審査員特別賞

# SPECIAL RECOGNITION AWARD

## 兵庫県立小野高等学校 商業科

施策提言部門



テーマ

### “神鉄かみてつ”プロジェクト



小野高校商業科3年生は課題研究で小野市をより良いまちにするために自分たちでできることを考え、活動しています。10人のメンバーが小野市について調べていくうちに目にしたのが粟生線と小野駅についてのブログ。そこには、第三者の目から見た現実がありました。本当は、自分たちも少し気付いていることだけけど…。

### 子どもたちに危機感を伝え 両親・家族・近所も巻き込もう

1年生のとき、粟生線が減便されました。昼間は乗客がいない電車も見えています。でも、当たり前過ぎて危機感にはつながっていませんでした。現実を直視して、粟生線を利用してもらえるアイデアを出しても夢物語ばかり。自分たちに出来ることは?と考

えて始めたのが、紙芝居を通して小学生に粟生線存続の危機を伝える「神鉄がなくなっちゃうかも!?プロジェクト」です。小野駅前商店街にあるアフタースクール「寺子屋」で実施することになりました。子どもたちが好奇心を持ち、両親や家族がそれに関心を持ち、近所で話題にしてくれる。そんな効果を狙いました。

### 閃きから生まれたプロジェクト 神様のいる鉄道にお客さんを呼ぼう

プロジェクトにはメンバー全員の共通ファイルが必要です。「かみ」「てつ」と入力し、そのままファイル名にしました。かみてつ…神様のいる鉄道!こんな閃きから、審査員特別賞を受賞した「かみてつ」プロジェクトは生まれました。企画のコンセプトは二つ。一つ目は合格祈願。いつでも誰でも願いが書ける絵馬の製作、坂道を滑らず上がり続ける神鉄にちなんだ合格祈願グッズの販売等々。二つ目は各駅にちなんだ神様の設置。小野駅にはそろばんの神様、恵比須駅には商売繁盛の神様等々。次々、アイデアが浮かびました。でも3年生はもうすぐ卒業。「愛称“かみてつ”をぜひ採用してもらって、継続してほしい」。プロジェクトは後輩へと託されます。



## 兵庫県立夢野台高等学校 放送部

利用促進・啓発活動部門



テーマ

### 時を越え、山を超え、線路は続く (VTR制作)



「時を越え、山を越え、線路は続く」は放送部部長の金田公和さんが昨年8月、企画案を出したドキュメント番組。「単に電車好きの番組になってはいけない」と顧問の押部佳子先生からアドバイスを受けながら何度もディスカッションを重ね、決まったテーマが電車通学の今と昔です。3年生の引退後、今年4月から1年生部員と共に本格的に制作を開始しました。

### 親子二代、神鉄で通学 夢高生の足となってきた歴史を実感

まず、夢野台高校を卒業した先生方を取材しました。次に、神鉄で通学していて今も神鉄好き、今では神鉄で働いている社員さんなど、多くの先輩方の協力を得ることができました。新入部員の8人の中でも、番組の要になってくれたのが、親子二代で神

鉄通学の宮崎愛韻さんとお父さんの浩さんでした。取材を受け、それぞれに電車のことを語る親子の様子を目の前にすると、改めて神鉄が夢高生の足となり愛され続けてきた歴史を実感しました。

### 制作にはいろいろな役割がある 新入部員の協力を得て番組は完成した

昔の車内の様子や、駅員さんと会話があったことなど情報が集まりました。便利になったけどちょっと寂しいかなという声も聞きます。でも在校生に取材してみると、意外と今でも車内にある人と人のつながりを発見します。

今と昔の違いや共通点を見出し比較していきました。番組構成作業に取り掛かると、ナレーターをはじめ、音声効果や音楽担当などいろいろな役割が必要になってきます。1年生部員の心強い協力を得て、時には鋭い指摘も受けながら進めると、一人では偏った見方しかできていなかったことに気付かされたといいます。

自分たちも番組制作を通して気付いた神鉄の素晴らしさを一人でも多くの人に知ってもらえたら嬉しいと、今はそんな気持ちになっています。



# 審査員特別賞

# SPECIAL RECOGNITION AWARD

## 兵庫県立小野高等学校 美術部

利用促進・啓発活動部門



テーマ

### 絵本「しんちゃんてつくん」の製作



絵を描くことが好きな生徒が集まる美術部で、粟生線の活性化のために自分たちらしい方法で何かを伝えられないかと考えました。ポスターやチラシなど他のツールもあるけれど、「一時的なものにたくない」という思いを持っていました。

### 絵本が子どもたちの記憶に残り 次の世代へと伝えてくれる

継続しなくては意味がない。そのための方法を考え、選んだのが、これから粟生線を利用する子どもたちに向けた絵本の製作でした。この絵本が記憶に残る。粟生線を利用して神鉄や周辺地域に愛着や親近感がわく。そして大人になっても地元が好きになり、また自分たちの子どもへと伝えていってくれる。

ところが製作を始めてみると、普段あまり接する機会のない子

どもたちに見てもらうにはどうしたらいいのかという、今までにない経験に戸惑いました。絵本にはストーリーも必要です。そこで文芸部と連携しました。「おおきなかぶ」をはじめ、何冊もの絵本を参考に、絵の使い方や文章の取り入れ方などを勉強し、みんなで話し合った結果、「和気あいあいと終われるストーリーにしよう」と意見がまとまりました。

### ズラッと並ぶ「しんちゃんてつくん」 シリーズ化への夢が膨らむ

仕上がったのが、絵本「しんちゃんてつくん」です。「大人になったら皆が車に乗って電車に乗ってくれなくなる」と哀しい顔をする「てつくん」。「ぼくが運転手になってたくさんの人を乗せてあげるよ」と励ます「しんちゃん」。先輩小野高生が“生みの親”でもある粟生線活性化キャラクターを主人公にしました。

今までは自分のためにだけに作品を作っていた部員たちにとって、「誰かのために」という責任を背負いながらの製作は初めてのこと。他の部との連携も取りながら一つのものを作り上げるという貴重な経験になりました。図書館や学校の教室などに「しんちゃんてつくん」の背表紙がズラッと並んだら、きっと手に取ってもらえる。シリーズ製作に向けて夢が膨らんでいます。



## 兵庫県立小野工業高等学校 生活創造科 ほか

利用促進・啓発活動部門



テーマ

### 粟生駅における 高校生カフェ・関連イベントの開催 ～全校あげての取組と他校との連携～



粟生駅において開催されたイベントに主体的に取り組んでくれたのが小野工業高校の生徒たち。普段学んでいることを生かして粟生線の活性化に貢献したいと、それぞれの生徒が得意分野で活躍。大いに盛り上げました。

### 小野の素材をふんだんに使用した オリジナルメニューを召し上がれ!

生活創造科の女子生徒は調理実習の成果を発揮し、課題研究の一環として『高校生カフェ』をオープン。地産地消に力を注ぎ、『パンケーキ&自家製ハーブベーコンと夏野菜グリル』や『トマトとパイナップルのスムージー』など、小野市特産の小麦「ふくほの香」や、トマトやブロッコリー、ズッキーニやオクラなど地元の野菜、フレッシュな果物をふんだんに使用したメニューを提供。

いずれも自分たちで試作を重ねて開発したオリジナルメニューで、160食限定でしたが3日間で完売し、とても好評でした。もちろん接客も生徒たちが担当。来店した地域の人たちとのふれあいも楽しんだようです。

### 子どもたちの歓声を巻き起こした 楽しいアトラクションも自主的に運営

一方、電子科と金属工業科の生徒たちは、子どもたちが楽しめる企画をと、水素で動く燃料電池鉄道の試乗や、金属板などで作るロボット工作教室(ロボキング)を開催しました。燃料電池鉄道は駅前にミニレールを敷設し、何度も安全確認を行った上で、先輩から受け継いだ車両を走らせました。もちろん子どもたちは大興奮!ロボット工作教室では、出来上がったロボットどうしを対決させるトーナメント大会も行き、熱気に包まれました。

「今後もイベントなどで粟生線を盛り上げ、利用を呼びかけたい」と参加した生徒たち。今回は参加できなかった機械科の生徒も、メダル製作などでお手伝いしたいと意欲的です。粟生線で通学する生徒が多い小野工業高校。生徒たちは粟生線の存続を自分たちの問題として行動を起こしているのです。



## 関西大学 経済学部

施策提言部門



座談会参加者  
写真左から

- 笹目 成矢さん (経済学部3年)
- 児玉 憲一郎さん (経済学部3年)
- 藤田 紗輔さん (経済学部3年)
- 坂本 恭幸さん (経済学部3年)

テーマ

## 粟生線活性化に向けた提言

統計や資料の分析のみならず、ヒアリングやフィールドワークを重ねて問題の本質に迫った関西大学経済学部の3年生。地元の人が「当たり前」と思っているような問題にも鋭く斬り込んでいます。

### まちづくりから考える粟生線のあり方 主体となるのは住民なのに…

学生たちはみなし上下分離による再生を提案。上下分離とは線路や駅などの施設の所有者と運行主体とを分離するもので、全国的にも事例がみられます。みなし上下分離とは、施設の所有権を分離することなく、分離したとみなして借入金や設備投資、保守管理を行政が負担するものです。その負担が廃線によるまちづくりの損失やリスクよりも小さいのではないかと指摘しています。

バスと鉄道の連携についても、ダイヤを調整し乗り継ぎをスムーズにして利便性や速達性を確保、公共交通をより快適に利用できるようにすることで、車依存からの脱却を提案しています。

提案では、赤字だからといって鉄道というまちの財産を切り捨てるのではなく、無意識に享受している公共交通を今一度見つめ直し、まちづくりの視点から考え、やがて来る超高齢化や少子化の時代を見据えて考えるべきであると訴えています。一方で「自分たちのまちのことなのに…」と、住民の関心の薄さに驚いたそうです。



### 関西大学生 座談会

**藤田:** 粟生線沿線は駅とまちが一体化しておらず、まちが自動車中心で人が歩けるようになっていないと感じました。

**笹目:** 三木駅に降りたときに目の前でバスが出発し、親切じゃないですね。粟生線が廃止されたら高齢者の移動手段も奪われます。車を運転できる方ばかりではありません。

**児玉:** 高校生は通学の手段も失います。

**藤田:** 社会実験として、粟生線の一部区間を短期間止めて、その影響をみて住民や自治体に粟生線の必要性を理解してもらう方法もあるのではないのでしょうか。

**児玉:** 公共交通の重要性が理解されておらず、行政も「住民に興味がないから動けない」のが現状です。住民やバス会社も協議会に積極的に参加し、議論を活性化すべきだと思います。

**坂本:** 僕たちが提案した上下分離も、財源は沿線住民の税収から拠出されます。ですから住民の方も、自分たちの問題として理解を深めないといけないのではないのでしょうか。

**藤田:** 粟生線をまちづくりの装置として生かすなど、大きな視点で考えていかないと本質的な解決にならないでしょう。

**笹目:** 沿線の発展のためには、地域住民が当事者意識を持つことが何よりも重要です。若者のクルマ離れが進む中で本当に鉄道を失ってもいいのか? 20年後も車に乗り続けることが可能なのか? 住民のみなさんに問いかけていくことで、僕たちの活動が粟生線活性化の一助になればいいかなと思います。

## 関西大学 商学部 チーム粟生線リバイバル

利用促進・啓発活動部門



テーマ

## SNSを通じた情報発信、協議会活動へのボランティア参加、折り紙・塗り絵作成による啓発活動



ゼミとともに学んだ仲間と自主的に粟生線の活性化に向けて動き出した「チーム粟生線リバイバル」のみなさん。学生ならではの伸びやかなアイデアを盛り込んで、情報発信やボランティア活動など、さまざまなアクションで粟生線を盛り上げてくれました。

### イベントにボランティアで参加 さまざまな企画で大いに盛り上げる

まず最初に取り組んだのは、粟生線沿線のグルメマップの作成。実際に粟生線に乗って現地調査、情報収集して作成、現在も作成中ですが、一部は神鉄トレインフェスティバルで配布しました。

続いて実行したのは、さまざまなイベントへの参加。昨年12月のクリスマス列車ではビンゴ大会を企画し、司会進行を行いま

した。今年7月に運行した七夕列車では浴衣を着て乗客のみなさんをおもてなしするだけでなく、神鉄グッズの販売も担当。8月のミステリートレインではビンゴ大会だけでなく、子どもたちに折り紙や塗り絵を配布しましたが、そのデザインもメンバーが考えました。神鉄トレインフェスティバルでは工作コーナーのブースを運営。折り紙と塗り絵のほかオリジナルデザインのカードを作成し、子どもたち大変好評だったとか。活性化協議会のブースで電車パンなどの販売も行いました。

### 粟生線は終わらない。終わらせない。 そんな意気込みでSNSにて情報発信中!

もっと若い人たちに粟生線について知ってほしいと、ネットを活用し、Twitter「TEAM AOUSEN REVIVAL」やFacebook「関大粟生線活性化大作戦」での情報発信にも積極的に、沿線情報やイベントのレポートなどを随時発信しています。

学生たちは粟生線とその沿線が想像以上に元気がなかったり、逆にみなさんが知らないような面白いことを発見したり、そんな気になることがあったときに自分から動くことを大切にしたり、「知る」との大切さ、そしてそこから自分たちが当事者として「行動すること」が粟生線の活性化に結び付くということ、学生たちから教えられたような気がします。



レールよ、  
未来へと  
続け！

# 大学生・高校生たちの熱意

## 粟生線を守り、盛り上げる

今回のコンテストに応募があったプロジェクトはもちろん、そのほかにもさまざまな活動が沿線の学生・生徒たちによって自主的に行われています。その一部をご紹介します。

### 若い視点でさまざまなアイデアを提案・実行

今回のコンテストで残念ながら選外になってしまったプロジェクトも、受賞プロジェクトと甲乙つけがたい内容でした。

流通科学大学総合政策学部田中ゼミのみなさんは、商業売上や地価の推移などのデータも用いて沿線の現状を分析し、高齢者の利用促進やサイクルトレインの導入、商業活性化との連携や交通機関への愛着醸成など多角的な視点でまちづくりの提言を行いました。同じく流通科学大学のサービス産業学部関ゼミのみなさんは、イベント列車内で脳トレーニングの企画を実施。今後もさまざまなイベント列車に関わっていきたくと意欲的です。

兵庫商業高校の生徒は高校生目線から五感をフルに使って粟生線の現状把握を行い、粟生線を利用した弾丸グルメツアーを実施し、それらのレポートを配布しました。



### 粟生線の廃止とは、通学の手段を失うことなのです

沿線の学校では、常日頃からさまざまな取組を通じ、粟生線の存続に向けて動いています。

三木東高校では、生徒有志たちが現状や課題を自ら調べ上げ、三木市の未来予想図を描き、最寄りの志染駅の大改革を提言しています。その一環として生徒にアンケートをしたところ、全校生の2/3もの生徒が粟生線を通学



に利用し、交通の便利さで三木東校を選んだ生徒もいるとか。「粟生線がなくなると困る。だから行動が必要」と、非常に熱心に活動しています。

三木北高校の生徒は、ファン同士の交流を深める貸切列車を企画。また、文化祭では生徒会のメンバーが自主的に粟生線存続の署名活動を行いました。

また、一部の駅には神戸鈴蘭台高校、兵庫商業高校、三木東高校、小野高校の生徒が沿線の魅力や粟生線への想いを描いた看板が提出されているほか、神戸芸術工科大学の学生がデザインしたラッピングトレイン「HAPPY TRAIN」は今も粟生線を快走し、注目の的になっています。



学生・生徒たちの想い、粟生線の存続に向けた熱意と行動。  
これらを踏まえ、粟生線の未来を考えていきましょう！

# 粟生線の現状と未来のQ&A

～ 存続と再生に向けて～

Q1

年間670万人も利用しながら10億円規模の赤字となるのはどうしてですか？

A

ピークの1992(平成4)年には1,420万人もの利用がありました。あまりの人の多さで窓ガラスが割れるなど輸送力がパンク状態となったことから、複線化等の輸送力増強工事が行われました。この工事に莫大な費用がかかった一方、その後、輸送人員が急激に減少したため、工事費用の回収ができなくなっているのです。住宅に例えれば、2世帯同居を前提に借金をして大きな家を建てたものの、1世帯が転居して残りの1世帯で負担せざるを得なくなり、借金の返済が滞っている状況なのです。



Q2

粟生線を再生するための方策や課題は何ですか？

A

利用者(収入)を増やすことと、費用を減らすことの両方が必要です。協議会では、年間の利用者数をまずは700万人台にまで増やそうと目標を掲げ、「高齢者に対する運賃補助」や「神戸電鉄とバス事業者の連携(役割分担)」等を検討・実施しています。また、国や兵庫県とも連携して、施設の保有や維持に係る費用の一部負担を行っています。しかしながら、施策の推進に当たっては、鉄道利用者以外を含め市民全ての理解と協力が必要である一方、粟生線問題に対する市民の関心が決して高いとはいえない状況のもとでは、強力に推進していくことについて、慎重とならざるを得ないといった課題をかかえています。

Q3

国は支援してくれないのですか？

A

地域によって事情が異なり解決策も異なることから、国はまず地方において関係者(行政、事業者、市民)が合意のもと、その地域の実情に即した施策を作成することを求めており、合意形成ができた地域に対して手厚く支援していく方針を示しています。つまり、国の手厚い支援を得ようとするれば、まず、地域が一体となって、粟生線を支える姿勢を示すことが必要なのです。

Q4

私たちにできることはありますか？

A

いま粟生線の再生に向けて一番の問題は、市民の関心が低いことです。市民から「粟生線を残そう!」という声が上がってこない状況では、行政も支援に慎重にならざるを得ません。市民のみなさまにはこの問題に関心を持っていただくとともに、「利用回数を増やす」「サポーターズクラブの会員になる」「自分の考えを声にして届ける」など、もっと主体的な関わりを持っていただき、自らできることを考え、行動に移していただければ幸いです。





今も昔も神鉄は高校生の  
移動を支える強い味方です。



粟生線がなくなったら  
どうやって通学すればいいの？



自分たちの足だからこそ  
自分たちの手で守りたい！

## 神戸電鉄粟生線活性化協議会

神戸市 三木市 小野市 兵庫県 神戸電鉄

[事務局] 三木市美しいまちづくり課 ☎0794-82-2000(代)

<http://www.aosen-kasseika.jp/>

粟生線活性化

検索