

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

平成30年9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までを結ぶ全長 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、東海道本線、福知山線その他の民間鉄道路線と相互補完の役割を果たす広域的な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り、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同線を維持し、地域の安全・安心を守り抜くことは、鉄道事業者のみならず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行により栗生線の利用者数は年々減少し、平成 29 年度は 815 万人と、ピークであった平成 4 年度の 1,846 万人に比べ 1,031 万人の減(△55.9%)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 月から平成 29 年 3 月までの 7 年間、「神戸電鉄栗生線地域公共交通総合連携計画」に基づく取組を実施し、平成 29 年 4 月からは「神戸電鉄栗生線地域公共交通網形成計画」（以下「形成計画」という。）に基づく取組を開始しています。

また、地域住民で組織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」や中長期的な視点も含めた「駅を中心としたまちづくりの推進」に重点を置いた取組も継続しています。

こうした協議会の取組等により、平成 22 年度以降の利用者数は減少幅が緩和してきているものの現在も減少傾向にあることから、今後、形成計画に基づく更なる取組の強化が必要な状況です。

(地方自治体の支援について)

平成 29 年 4 月 13 日には、神戸市、三木市及び小野市が形成計画を策定し、「鉄道とバスの連携強化」や「駅を中心としたまちづくりの推進」などを取組事業として掲げ、着実に実施しています。

また、車両や鉄道施設等の更新・修繕については、兵庫県、神戸市、三木市及び小野市等が引き続き支援しています。

しかしながら、地方自治体の財政及び粟生線の経営が厳しい状況であることに変わりはありません。

現在でも 1 日に約 2 万 2 千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、日常の移動手段が奪われ、生活基盤にも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

国と地方が一体となり中長期的な視点に立って「地方創生」に取り組んでいる中、交通ネットワークの強化により地域間のつながりを確保し、相互連携や交流の促進を図ることがますます重要となっています。

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、国においては、交通政策基本法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 鉄道安全輸送設備等の整備に対する支援制度を堅持・拡充し、国において十分な予算を確保すること。
- 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（利用促進を目的とした社会実験の実施に要する経費等）及び期間の延長（現行2年を5年に）を図ること。
- 3 粟生線は、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及び物資の円滑な輸送手段として必要不可欠な路線であることから、将来にわたる同線の存続について支援すること。

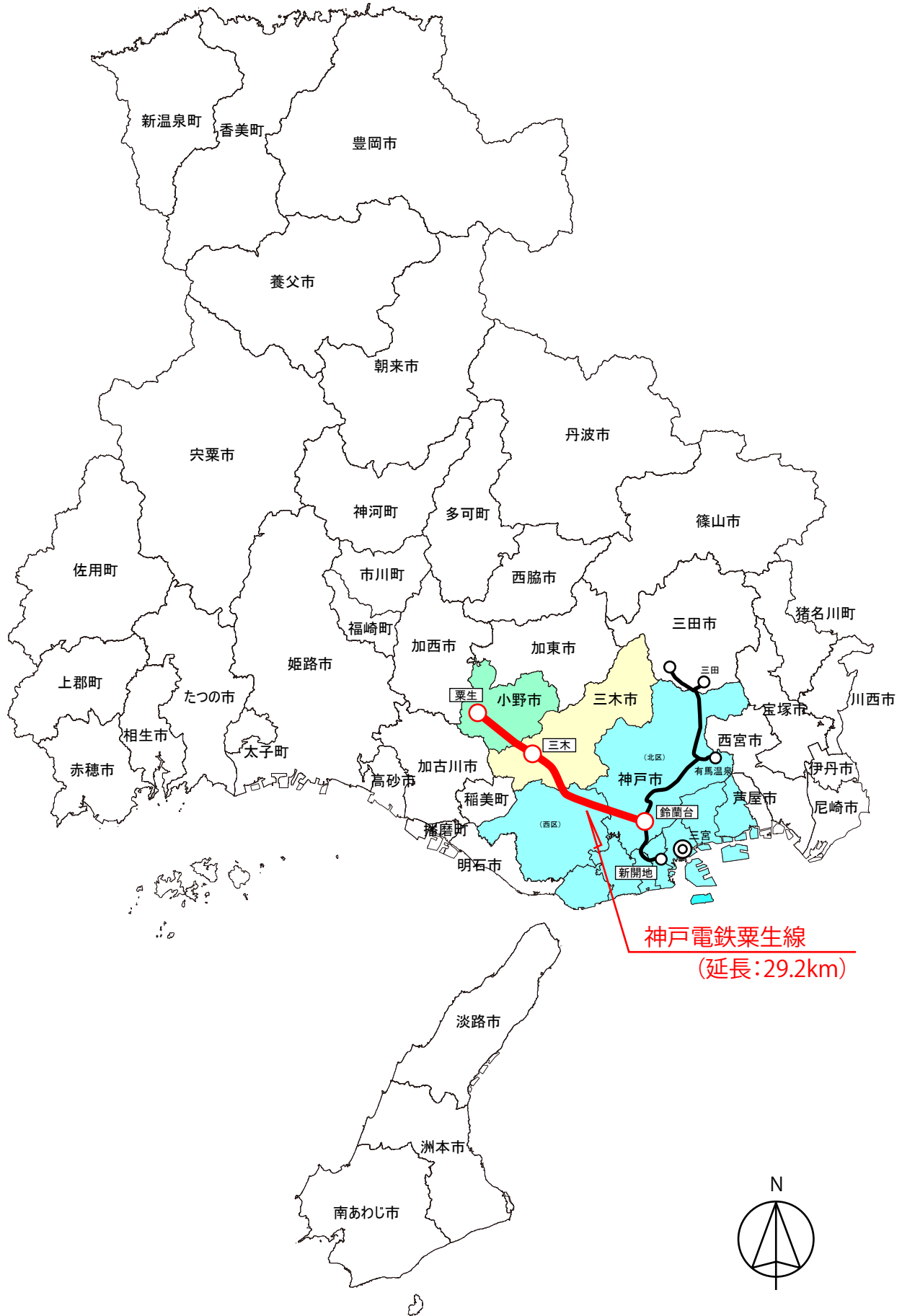
以上

平成30年9月19日

神戸電鉄栗生線活性化協議会 会長 仲田 一彦

〔 兵庫県
神戸市
三木市
小野市
神戸電鉄株式会社 〕

神戸電鉄路線図



1:700,000