

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

令和2年11月

神戸電鉄粟生線活性化協議会

神戸電鉄粟生線（以下「粟生線」という。）は、神戸市北区の鈴蘭台駅から小野市の粟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、小野市及びその周辺市町の地域住民の通勤、通学をはじめ、自家用車を持たない高齢者等の通院その他外出にも利用されるなど、沿線地域の生活を支える重要な路線です。

また、北播磨地域の基幹駅である粟生駅で 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の機能も担っています。

近年、少子高齢化やモータリゼーションの進行のほか、自然災害や新型コロナウイルスの感染拡大の影響等により、粟生線利用者数は年々減少し、令和元年度は 784 万人と、ピークであった平成 4 年度の 1,846 万人に比べ 1,062 万人の減（△57.5%）となっています。

しかしながら、現在においても 1 日に約 2 万 1 千人が利用しており、沿線地域の生活に必要な不可欠な路線であることに変わりありません。

#### **（新型コロナウイルスの感染拡大による粟生線への影響について）**

新型コロナウイルスの感染拡大防止のための緊急事態宣言の発令等により、令和 2 年 5 月（単月ベース）の粟生線利用者数は対前年同月比で 41 万人の減（△57.7%）となるなど、利用者数は激減しており、現在も前年度の利用者数の水準に満たない状況が続いています。

一方で、公共交通である鉄道事業は国民生活や経済活動等を支える重要なインフラであることから、上記の厳しい状況下にあっても公益的事業の継続を求められる指定地方公共機関として、粟生線においても新型コロナウイルス感染防止対策を講じながら、運休や減便を行うことなく、平常どおり事業を継続しています。

今後も、新型コロナウイルスを想定した「新しい生活様式」への転換が進んでいくと想定される中で、利用者数の回復の見通しは立っておらず、新型コロナウイルスの影響による経営環境の悪化が長期化すれば、運行サービス水準や安全性を確保できない事態に陥ることとなります。

### **(粟生線の防災機能の強化について)**

粟生線は広域的なネットワークの一部として重要な位置を占めており、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の発生時において、他路線の代替機能の役割を担うなど、防災対策の観点からも極めて重要な路線です。

このため、広域的なネットワークを担う粟生線を維持し、地域の安全・安心を守り抜くことは、鉄道事業者のみならず沿線地域の重要な責務であると考えます。

しかしながら、近年、多発する台風や豪雨などの自然災害の影響により、運休や災害復旧を余儀なくされるなど、非常に厳しい経営状況が続いています。

### **(新たな地域公共交通計画の策定について)**

神戸電鉄粟生線活性化協議会（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、「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」に基づく取組を実施しました。

平成29年4月には「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」（以下「形成計画」という。）を策定し、「鉄道とバスの連携強化」や「交通結節点の強化」のほか、地域住民で組織する粟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」や中長期的な視点も含めた「駅を中心としたまちづくり」にも重点的に取り組むなど、公共交通の利用促進に着実に取り組んでいます。

令和3年度は形成計画の対象期間の最終年度に当たることから、同計画に基づく事業の効果検証を行うとともに、新たな地域公共交通計画を策定し、引き続き、粟生線の維持・存続に向けた取組を推進していく必要があります。

### **(粟生線の安全運行に必要な設備更新等について)**

神戸電鉄株式会社による鉄道安全輸送設備等の更新及び修繕については、兵庫県、神戸市、三木市及び小野市等が一体となって支援しています。

新型車両の導入については国の支援を受け、平成 29 年度から令和元年度までに 5 編成の新造を完了しましたが、今後においても、老朽化車両の改良や軌間拡大防止のための PC（プレストレスト・コンクリート）枕木化の推進、法令に基づく変電設備の更新など、安全運行に必要な設備投資が必要となっています。

しかしながら、栗生線収支は赤字状況にあるとともに、地方自治体の財政についても厳しい状況が続いており、今後、安全運行に資する設備投資を十分に行えない懸念があります。

現在においても 1 日に約 2 万 1 千人が利用しており、万が一にも栗生線が廃線となれば、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、栗生線の維持・存続を図るためには、現在の利用促進活動や支援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、相互連携や交流を図ることがますます重要となっています。

このため、沿線住民等の需要に配慮した交通手段を効果的・効率的に整備するため、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 新型コロナウイルスの影響下においても粟生線の運行継続を可能とする長期的視野に立った財政支援

新型コロナウイルスの影響により利用者数が激減している中、国民生活や経済活動の維持のため平常どおり運行継続することに対するコストや、鉄道収入の減少そのものに対する直接的な財政支援（損失補填）を行うこと。

### 2 粟生線の防災機能強化に対する支援

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。

このため、多発する自然災害への防災対策や災害復旧に対する支援制度を堅持・拡充することにより、将来にわたる粟生線存続を支援すること。

### 3 新たな地域公共交通計画の策定に対する支援

地域公共交通確保維持改善事業による支援制度を堅持し、国において必要な予算を確保することにより、新たな地域公共交通計画の策定や同計画に基づく事業の推進を支援すること。

### 4 粟生線の安全運行に必要な予算の確保

鉄道安全輸送設備等の整備に対する支援制度を堅持・拡充すること。

また、沿線自治体が一体となって行う支援と協調し、国においても安全運行に必要な予算を確保すること。

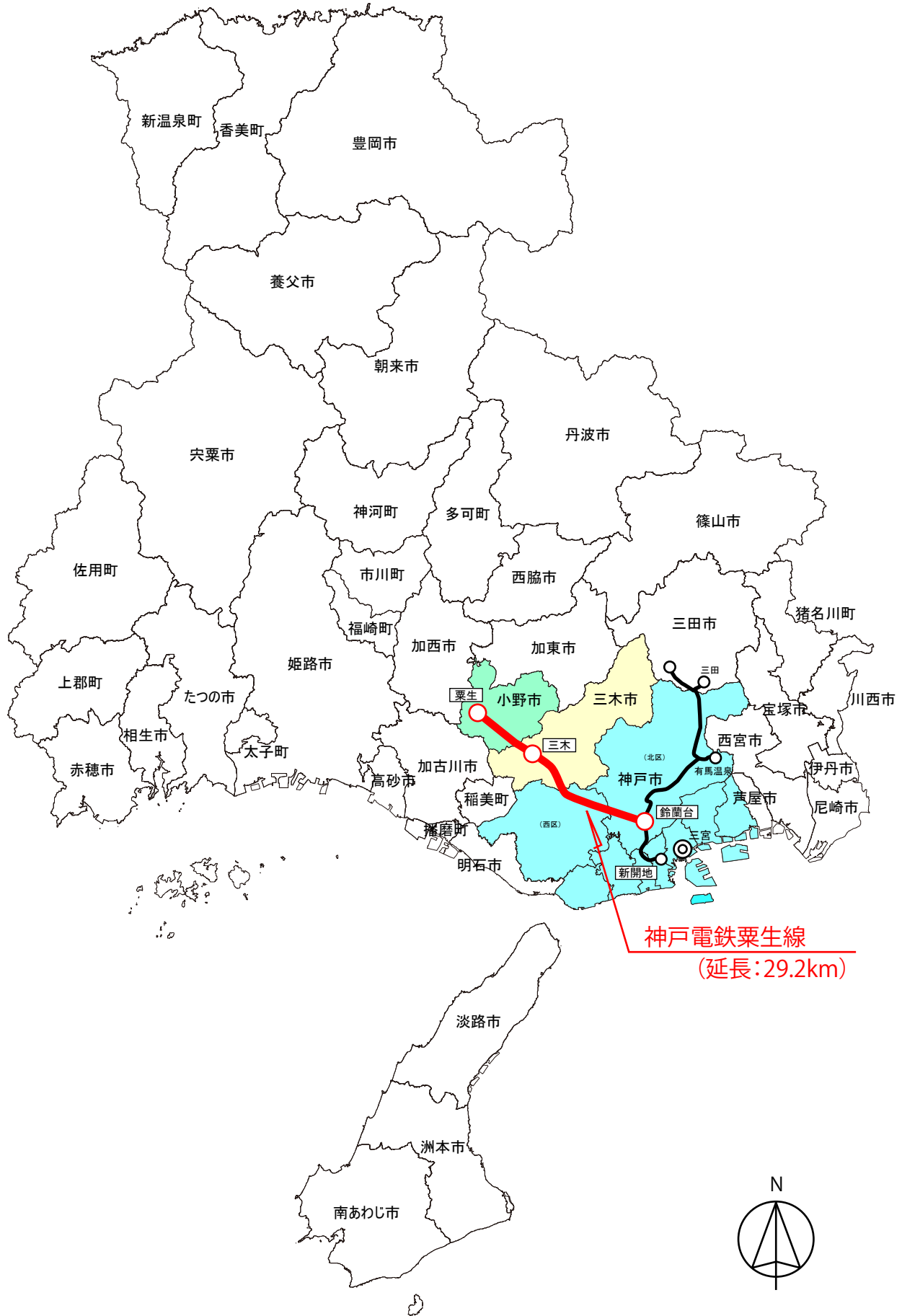
以上

令和2年11月4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