

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について

神戸電鉄粟生線活性化の取組等に対する支援を求めるため、令和3年度に引き続き、令和4年度においても次のとおり国への要望活動を実施する。

1 要望の主旨

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る。

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要望する。

(1) 新型コロナウイルスの影響下及びその後の新しい生活様式的环境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

ア 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、また、新しい生活様式への転換により鉄道利用が元に復することは困難と見込まれる中、国民生活や経済活動の維持のため、運行継続に必要な経費に対する支援や事業者が実施するポストコロナにおける対策への支援、鉄道収入の減少そのものに対する直接的で即効性の高い財政支援を行うこと。

イ 粟生線の一部区間における主な利用者は高校生や大学生などの学生であり、神戸電鉄はそれらの学生について、通常の定期運賃よりも割安な通学定期運賃で運行している。こうした学生の通学手段として利用されている鉄道については、その割引額に対し財政支援を行うこと。

(2) 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、厳しい財政状況の中、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実に確保すること。

(3) DX（デジタルトランスフォーメーション）化の推進等に対する財政支援

コロナ禍をはじめとした厳しい状況下においても栗生線の運行サービス水準や安全性を確保し、栗生線の維持・存続を図るため、現行の地域公共交通確保維持改善事業費補助における効率化・省力化に関する支援を今後も継続すること。

また、日常的な保守点検業務の更なる効率化・省力化を図るため、画像情報の解析による検査システムの開発等への支援など、補助制度を拡充すること。

(4) 栗生線の防災機能強化に対する支援

激甚化・頻発化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の堅持・拡充により、将来にわたる栗生線存続を支援すること。

(5) 新たに策定する地域公共交通計画に基づく事業の推進に対する支援

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、新たに策定する地域公共交通計画に基づく事業の推進を支援すること。

2 要 望 者

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、小野市及び神戸電鉄株式会社)

3 要望先（予定）

国土交通省総合政策局、鉄道局 ほか

4 要望時期（予定）

9月～10月

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)

令和4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。

特に、栗生線の一部区間においては、通学定期券の利用割合が高く、公共交通への依存度が極めて高い高校生を中心とした通学目的の利用が多くなっています。

また、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、栗生線利用者数は年々減少し、令和 3 年度は 627 万人と、ピークであった平成 4 年度の 1,846 万人に比べ 1,219 万人の減（△66.0%）となっています。

しかしながら、現在においても 1 日に約 1 万 7 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栗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 年度の栗生線の利用者数は 596 万人、対前年度比で 188 万人の減（△24.0%）となり、利用者数は激減し、令和 3 年度の利用者数も 627 万人、コロナ禍前の令和元年度の利用者数 784 万人と比べ、157 万人の減（△20.0%）となっており、依然として非常に厳しい状況が続いています。

一方で、鉄道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、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公共交通機関として、新型コロナウイルス感染防止対策を講じながら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。

これまでも国の支援を受け、新型車両の導入などを進めてまいりましたが、安全運行確保のため、今後においても、新型車両の導入をはじめとして、老朽化車両の改良、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等が必要であり、特に、令和5年度以降は変電設備及び車両更新等に多額の設備投資が必要となっています。

しかしながら、粟生線の収支は赤字状況にあることに加え、新型コロナウイルスの影響により鉄道事業の経営は悪化しているとともに、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。

(DX（デジタルトランスフォーメーション）化の推進について)

粟生線は地域に不可欠な移動手段として、また、地元経済を支える重要な社会インフラとして、コロナ禍という厳しい状況下においても地域のために安定的・継続的に事業を実施しています。

今後も厳しい状況が続くと予想される中で、画像情報の解析やIC乗車券の活用による鉄道施設、鉄道設備及び駅務機器等の日常的な保守点検業務の効率化・省力化、すなわち「DX（デジタルトランスフォーメーション）化」を早急に図らなければ、更なる経営環境の悪化を招き、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、人口減少やコロナ禍に加え、激甚化・頻発化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、経営状況は厳しさを増しています。

(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4年度においては、形成計画の次期計画に当たる「神戸電鉄粟生線地域公共交通計画」を策定する予定であり、粟生線の維持・存続に向け、引き続き、次期計画に基づく事業を推進していく必要があります。

現在においても1日に約1万7千人が粟生線を利用しており、万が一にも粟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、粟生線の維持・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及びその後の新しい生活様式の環境下においても栗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

ア 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、また、新しい生活様式への転換により鉄道利用が元に復することは困難と見込まれる中、国民生活や経済活動の維持のため、運行継続に必要な経費に対する支援や事業者が実施するポストコロナにおける対策への支援、鉄道収入の減少そのものに対する直接的で即効性の高い財政支援を行うこと。

イ 栗生線の一部区間における主な利用者は高校生や大学生などの学生であり、神戸電鉄はそれらの学生について、通常の定期運賃よりも割安な通学定期運賃で運行している。こうした学生の通学手段として利用されている鉄道については、その割引額に対し財政支援を行うこと。

2 栗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、厳しい財政状況の中、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実に確保すること。

3 DX（デジタルトランスフォーメーション）化の推進等に対する財政支援

コロナ禍をはじめとした厳しい状況下においても栗生線の運行サービス水準や安全性を確保し、栗生線の維持・存続を図るため、現行

の地域公共交通確保維持改善事業費補助における効率化・省力化に関する支援を今後も継続すること。

また、日常的な保守点検業務の更なる効率化・省力化を図るため、画像情報の解析による検査システムの開発等への支援など、補助制度を拡充すること。

4 粟生線の防災機能強化に対する支援

激甚化・頻発化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。

5 新たに策定する地域公共交通計画に基づく事業の推進に対する支援

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、新たに策定する地域公共交通計画に基づく事業の推進を支援すること。

以上

令和4年 月 日

神戸電鉄粟生線活性化協議会 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 ）

