

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5年10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影響等により、栗生線の利用者数は年々減少し、令和 4 年度は 673 万人と、ピークであった平成 4 年度の 1,846 万人に比べ 1,173 万人の減（△63.5%）となっています。

しかしながら、現在においても 1 日に約 1 万 8 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。

(栗生線の利用状況の見通しについて)

新型コロナウイルスの影響に伴う緊急事態宣言の発令等により、令和元年度には 784 万人であった栗生線の利用者数は、令和 2 年度には 596 万人（対前年度比△188 万人（△24.0%））にまで激減しました。

その後、利用者数は徐々に増加し、令和 4 年度の利用者数は 673 万人となったものの、コロナ禍前の令和元年度の利用者数と比べて 111 万人の減（△14.2%）と、依然として非常に厳しい利用状況が続いています。

今後も、在宅ワークなどの「新しい生活様式」の定着により、利用者数の回復の見通しは立っておらず、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改良については、安全運行の確保のため、国の支援を受け、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。

こうした支援により、これまで、神戸電鉄においては、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）枕木化の推進など、さまざまな取組を進めてまいりました。

今後は、これらの取組に加え、変電所設備や車両のATS装置（自動列車停止装置）の更新なども予定されており、より一層多額の設備投資が必要となっています。

しかしながら、粟生線の収支が赤字の状況にある中で、新型コロナウイルスの影響等により鉄道事業の経営環境は悪化しており、更に、地方自治体の財政についても厳しい状況が続いていることから、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、厳しい経営環境の中においても、地域のために安定的・継続的に事業を実施しています。

今後も厳しい経営環境が続くと予想される中で、画像解析や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、更なる経営状況の悪化を招き、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)

粟生線は広域的な鉄道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、広域的な鉄道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、人口減少や新型コロナウイルスの影響に加え、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、経営環境は厳しさを増しています。

(神戸電鉄栗生線地域公共交通計画について)

地域の基幹交通である栗生線の利用者数の減少を鑑み、行政、交通事業者、地域住民等の関係者が一体となって栗生線の維持・活性化を図るため、平成 21 年に「神戸電鉄栗生線活性化協議会」を設立するとともに、「神戸電鉄栗生線地域公共交通総合連携計画」(平成 22 年 4 月～平成 29 年 3 月)や「神戸電鉄栗生線地域公共交通網形成計画」(平成 29 年 4 月～令和 4 年 12 月)を策定し、計画に基づく事業を実施してきました。

令和 4 年 12 月には「神戸電鉄栗生線地域公共交通計画」を策定し、鉄道施設の更新・改良や駅環境の整備・強化等を行う「鉄道を軸とした地域公共交通サービスの安定的な維持・確保」、まちづくりや観光との連携等を行う「まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築」、地域住民で組織する「栗生線サポーターズクラブ」などを通じた利用促進等を行う「市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化」を基本方針として位置付け、公共交通を中心としたまちづくりを図ることとしています。

今後、同計画に基づく事業を着実に推進し、栗生線をはじめとした地域公共交通の維持・活性化に取り組んでまいります。

現在においても 1 日に約 1 万 8 千人が栗生線を利用しており、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で利用者数が激減し、元に復することが困難と見込まれる鉄道事業者の厳しい経営環境を踏まえ、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、新しい生活様式の定着等により利用状況が元に復することが困難と見込まれる鉄道事業者の厳しい経営環境を踏まえ、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、それらの学生の利用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ほか、障がい者の利用についても特別割引運賃で運行している。こうした通学定期や障がい者割引などの社会政策に係る費用を負担している鉄道については、その負担に対して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引き続き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

厳しい経営状況下においても粟生線の運行サービス水準や安全性を確保し、粟生線の維持・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の堅持・拡充により、将来にわたる粟生線存続を支援すること。

5 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、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5年10月4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 ）

