粟生線活性化セミナー

一緒に考えよう! 粟生線とまちの将来



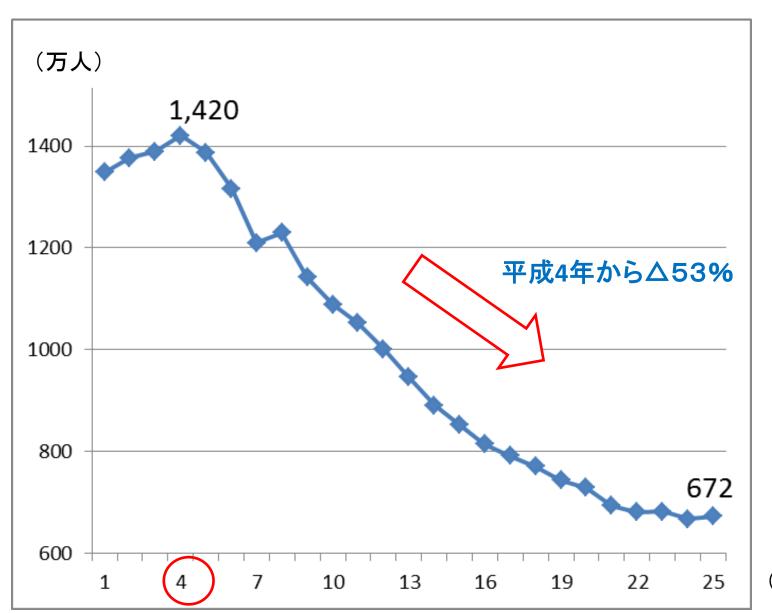
神戸電鉄粟生線活性化協議会

↑神戸市 ◇三木市 ②小野市 三兵庫県 河神戸電鉄

1. 粟生線の現況

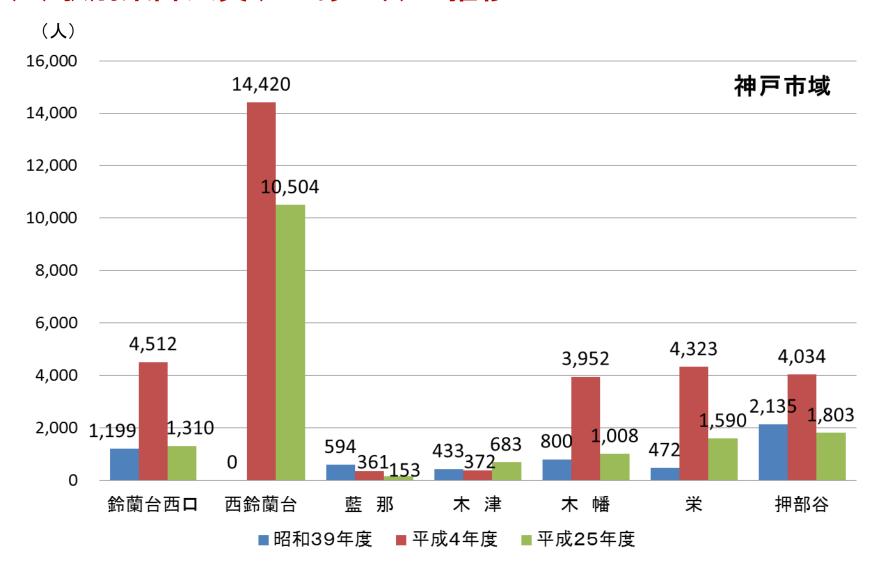


(1)年間輸送人員の推移

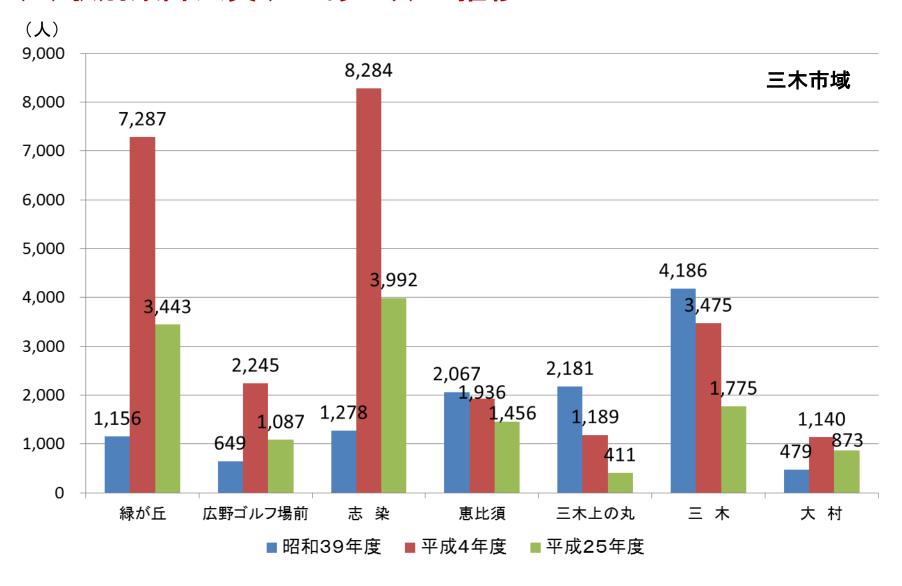


(年度)

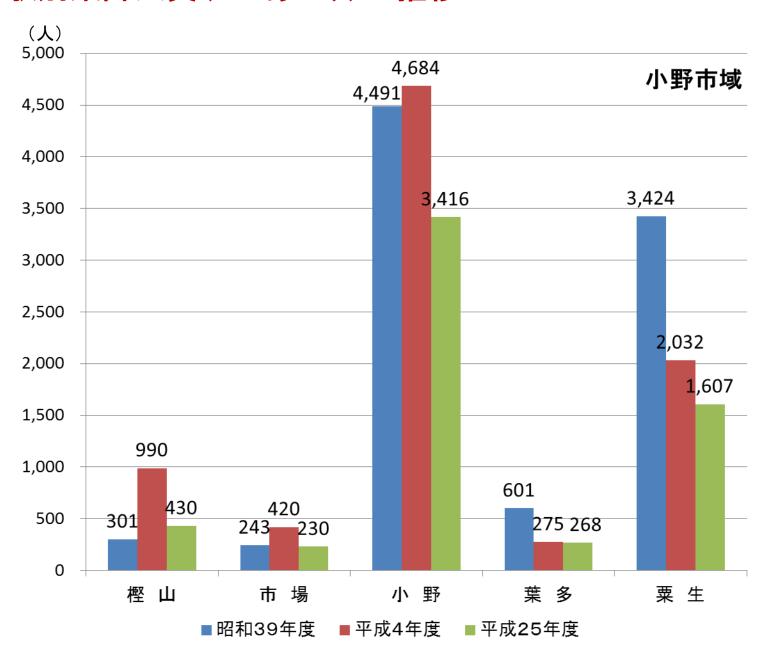
(2)駅別乗降人員(1日あたり)の推移



(2)駅別乗降人員(1日あたり)の推移



(2)駅別乗降人員(1日あたり)の推移



(3)収入と経常利益の推移

■ 粟 生 線

(単位:百万円)

	年	度		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
運	任 貝	収	入	2, 084	1, 991	1, 941	1, 909	1,868
経	常	利	益	△ 1,272	△ 1,274	△ 1,227	△ 1, 197	△ 976

■ 全線 (第1種)

	年	度		20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
運	賃	収	入	9, 773	9, 416	9, 340	9, 252	9, 166
経	常	利	益	△ 274	\triangle 522	△ 375	△ 370	△ 39

平成24年度には、神戸電鉄の自助努力や行政支援などの効果もあって、一定の収支改善がなされた。しかしながら、電気代の値上げなどもあって、単独では、今なお10億円規模の赤字が13年間も続いている。

(4)神戸電鉄への行政支援 協定等に基づく協調支援

■ 国の補助制度を活用した支援(H16~)

安全に資する施設整備等を対象とする国庫補助制度を活用し、施設整備費・修繕費の軽減を図る

(総事業費) H26予算:約8.6億円

(負担割合) 兵庫県&3市で19.4% 別途、国等が25.7%負担

● 活性化協議会の事業費負担(H22~)

神戸電鉄粟生線活性化協議会において、利用促進活動を展開する

(総事業費) H26予算:24百万円 ※国費を除く

(負担割合) 3市で50%負担

無利子貸付による支援(H24~28)

無利子貸付を行い、神戸電鉄の支払利息の軽減を図る (貸付金額) 兵庫県&3市で40億円

収入が目標を下回った場合の補てん(H24~28)

全線の収入が協定で定めた収入を下回った場合に、約1億円を上限に補てん(三木市・小野市) ※H25はゼロ、H24は48百万円

(4)神戸電鉄への行政支援 三木市による単独支援

- ◆高齢者等に対する神戸電鉄福祉カードの交付(H23~)
 - •70歳以上の高齢者等を対象に神鉄全線8日間乗り放題カードを年間1枚交付し、神鉄の利用促進と高齢者等の外出支援を図る
- ◆新規就職者に対する神戸電鉄通勤定期運賃の助成(H26~)
 - ・神鉄を利用して通勤する若年層の新規就労者に対し神鉄通勤定期運賃の半額を助成
- ◆北播磨総合医療センターへの神戸電鉄利用補助(H26~)
 - ・医療センターへ通院等のために神鉄を利用した方に往復運賃の一部として 300円を補助
- ◆団体等に対する神戸電鉄利用助成事業(H23~)
 - ・市内の幼稚園、小・中学校等や自治会、子ども会等が、神鉄を利用した遠足、 研修旅行等を行う場合に、運賃を助成。幼少期から高齢者まで広く電車の 利用を習慣づけるMM(モビリティ・マネジメント)として実施

(5)神戸電鉄粟生線活性化協議会 地域総合交通連携計画

活性化・再生法に基づき、神戸市、三木市、小野市が主体となって、兵庫県や神戸電鉄などとともに、「神戸電鉄粟生線地域総合交通連携計画」を策定し、まずは年間輸送人員を700万人台まで回復させるべく、さまざまな取り組みを行っている。

<基本方針>

- ① 他の交通機関に対する競争力の向上
- ② 駅勢圏(駅の集客範囲)の拡大
- ③ 定期利用者と交流人口の拡大
- ④ 公共交通優先利用行動の喚起
- ⑤ 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保
- ⑥ 沿線住民との協働と沿線住民の主体的な取り組み・参画
- ⑦ 駅を中心としたまちづくりの推進

※ 青色は重点施策

(5)神戸電鉄粟生線活性化協議会 粟生線サポーターズくらぶ

粟生線が存続するためには、同線が地域の皆さまから愛され、支えられる鉄道になる必要がある。そこで、協議会では、粟生線の存続を応援して下さる方にサポーターとなっていただき、地域の皆さまに粟生線の必要性を訴え、ご利用の呼びかけをする際のサポートをしていただいている。



- 会員数 2,604人(5月30日現在)

・くらぶ加盟店 43店舗

·年会費 2,000円/正会員

(家族会員:大人1,200円、小人600円)

特典 1日フリーパス(神戸高速線を含む)、

加盟店割引ほか

(5)神戸電鉄粟生線活性化協議会 粟生線ブログ駅長

協議会のホームページでは、栗生線サポーターズくらぶの会員から公募・ 選考されたバーチャルな駅長が、栗生線や神戸電鉄線の魅力を伝えている。



2014年05月11日



こんにちは。かにゃん&真にゃんの真にゃん

です。マイペースで書いていく、駅長ブロ

グ、今回は神鉄使った小さな旅を...

神戸電鉄 HAPPY TRAIN★に 「HAPPY TRAIN」と「ミュージア ムトレイン」に乗ってきました。今日は、 「HAPPY TRAIN」の乗...



グルメ☆志染駅☆RU cafe(ルー 今回は前回予告したグルメについてお伝えし たいと思います。志染駅から歩いてすぐ、車 道からだと見落としてしまいが...

(5)神戸電鉄粟生線活性化協議会 粟生線乗ろうDAY!

栗生線への親しみや関心を持っていただくため、協議会では、栗生線乗ろうDAY!プログラムを通じて、地域の皆さまと一緒に(地域との協働を前提とした)さまざまなイベントを開催している。













(5)神戸電鉄粟生線活性化協議会 粟生線利用促進活動補助金

地域の皆さまが、自ら粟生線のご利用を呼びかけるような取り組みを行う場合、 それに係る費用の一部を協議会が補助するなど、存続に向けた地域の熱意や

行動が高まっていくよう働きかけを行っている。





補助金を活用して市民団体が開催したシンポジウム

2. 粟生線の歩みとまちにおける役割



粟生線は、当初、三木までの予定であった。

(1) 創業者 山脇延吉(やまわき えんきち) 翁



山脇延吉(1875-1941)

- •神戸市北区道場町出身
- 道場銀行頭取の後、道場村長、兵庫県会議員
- ・大正〜昭和初期の農村疲弊を憂い、自力更生 を唱えて農民の意識改革や実践を促す。 活動は全国的な広がりを見せた
- ・大正3年に有馬鉄道を設立し、翌年、三田~有馬間に鉄道を敷設するが、国に買い上げられる (昭和18年に廃線)
- 大正15年に神戸有馬電気鉄道を設立。昭和3年 に有馬線・三田線が開業

神戸電鉄は、神戸から三田・三木への短絡ルートと、大阪や神戸から有馬温泉への観光ルートを確保し、これら地域の振興を図るべく、山脇翁が私財を投げ打って敷設、なんとか開業までこぎつけたものである。

(2)三木線の開業



小部トンネル



美囊川橋梁

- ・粟生線は、昭和11年に、三木線として鈴蘭 台~広野ゴルフ場前間が開業
- ・当時は、さまざまな理由により、子会社の 三木電気鉄道が鉄道を敷設
- ・その後、昭和13年に三木(福有橋)まで 延伸し、当初計画していた路線が全線開業



開業に架線工事が間に合わず、 ガソリンカーを機関車がけん引

(3) 粟生までの延伸



万勝寺川橋梁



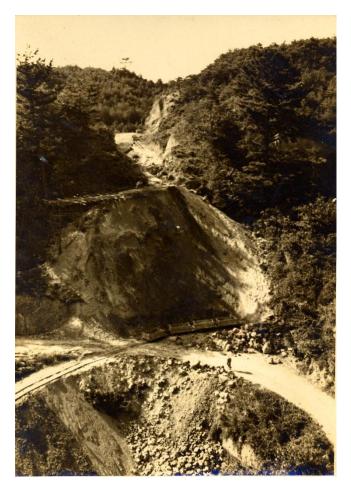
樫山駅付近

- ・小野、栗生までの延伸は、地域住民からの強い要望と寄付等により昭和27年に実現。これに伴い、栗生線に改称
- 神戸有馬電気鉄道も、昭和22年に三木電 気鉄道を合併して神有三木電気鉄道へ、さらに昭和24年に神戸電気鉄道へ改称



小野駅開業を祝う市民

(4)建設・開業時と現在





押部谷~緑が丘間

開業時は、大規模な住宅開発等は計画されておらず、資金難でもあったため、 条件の悪い場所に単線で敷設された。まさに、のどかな山間を走るローカル 鉄道として開業し、農産物、そろばん、金物等の小荷物輸送も行われていた。

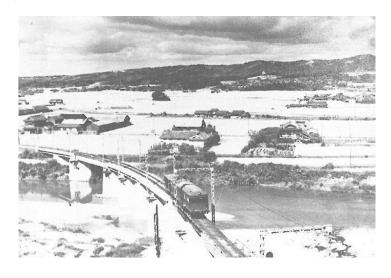
(4)建設・開業時と現在





鈴蘭台西口駅付近

(4)建設・開業時と現在







三木城址から三木市内方面



鈴蘭台駅



沿線が大きく姿を変えたのは、高度経済成長期以降であった。



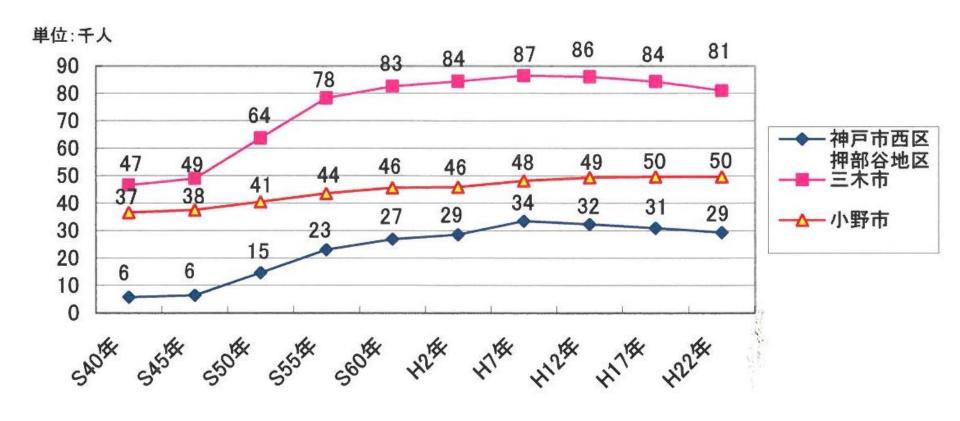
神戸市が六甲山北側の開発を打ち出すなど、拡大する神戸都市圏の受け皿として神戸電鉄沿線が脚光を浴びた。



鈴蘭台周辺をはじめ、粟生線沿線でも民間デベロッパーがニュータウン 開発を進めた。

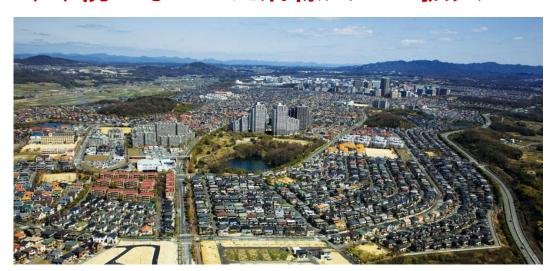


緑が丘、自由ヶ丘等のニュータウンも昭和40年代後半に開発された。



沿線自治体では人口(税収)が増え、市勢が発展していった。 特に、緑が丘~志染間や押部谷地区の増加が激しく、昭和40年と比べて ピーク時には、三木市で1.9倍、押部谷地区で5.7倍まで人口が増加した。

(6)続かなかった沿線人口の拡大









昭和50年代に入り、神戸市が西神地区やウオーターフロントの開発を推進すると、粟生線沿線のベッドタウンとしての魅力が薄れ、沿線人口の拡大はストップした。今、昭和40年代後半から開発されたニュータウンがオールドタウン化し問題となっている。

(7)車社会の進行と駅周辺の賑わい喪失

沿線人口の増加が長続きしなかった一方、車保有率の高まりや地価の高騰等を受けて、新しい施設は郊外に、すなわち、車で訪れることを前提に作られるようになった(まちが郊外化・分散化していった)。そのため、鉄道を利用しない人が増え、駅周辺の商店街等も賑わいや活気を失っている。



郊外型の施設には、必ず大型の駐車場が整備される。

(8)他の交通機関との競合

まちが郊外化、分散化すると、車を中心としたライフスタイルや都市構造となり、車社会が進行する。

栗生線沿線では、道路網の整備が進み、**近隣の移動はもとより三宮等の** 都市部への移動にもマイカーが使われるようになった。

また、神戸市営地下鉄西神線の開業や西神中央までのバス路線開設等により、バスやマイカーと地下鉄を乗り継いで三宮に移動する人や、高速道路の整備に伴って開設された高速バスを利用して三宮へ移動する人も増えていった。

そして、マイカーやバス、地下鉄との競合が激しくなったところに、高齢化、 少子化の波が押し寄せ、20年間で年間輸送人員が750万人も減少する こととなった。

(8)他の交通機関との競合

