

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画(案)に対する意見の概要及び意見に対する市の考え方

意見募集期間 令和4年10月3日(月)～令和4年11月2日(水) (31日間)
 意見提出者数 5人 (意見件数10件)
 意見提出方法 持参1人、郵送0人、FAX1人、電子メール1人、送信フォーム2人
 ※意見提出者1人につき複数の意見がある場合、意見ごとに点線で区切って表記しています。
 ※意見は、趣旨を損わない程度に要約しています。
 ※計画に直接関係しない意見については、公表及び市の回答を示しておりません。
 ※市の考え方の文中の語句「協議会」は、「神戸電鉄粟生線活性化協議会」を意味します。

番号	意見の概要	市の考え方	計画該当章
1	<p>神鉄の運賃の利用者負担が大きい問題を改善する。 確かに急勾配の鉄道なので運賃が高いのは理解しますが、他に神戸高速線の二重加算の問題もあります。一般利用者(≠定期利用者)への利用促進策として、粟生線利用者に対する神戸高速線の加算運賃の全額補助or一部補助の社会実験をしてはどうか。費用は、神戸市、三木市、小野市の3市が利用者数の割合に応じて負担する。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「企画乗車券の発行」において、「観光事業と連携した企画乗車券の発行」や「高齢者等の外出機会の創出につながる企画乗車券の発行」と記載しているとおり、割安な運賃で鉄道を御利用いただける取組を行い、観光利用や地域住民の外出機会の創出を図ってまいります。 今後の利用促進策の検討にあたって、いただいた御意見を参考とさせていただきます。</p>	8章(主な施策及び事業)
2	<p>私は、鉄道であることそのものを観光資源にするべきだと考えます。 最近不採算ローカル線の廃止・バス転換が話題になる中、近い将来必ず鉄道である意義が再確認される時代がやってくると確信します。 少しそれますが、ロシアのウクライナ侵攻でも、鉄道が安全保障上でも大変重要なインフラであることが世界中に発信されました。 具体案は、ズバリSL、あるいはSL型ディーゼル機関車の導入による土・休日限定観光列車運行です。 資金・設備面等の課題が山積するのはもとより承知ですが、神鉄はJRと同じ狭軌を採用しているため、理論上は可能です。 さすがにSLはハードルが高すぎるとなると、千葉県の小湊鉄道が房総里山トロッコ列車ですでに導入し成功を収めている、SL型ディーゼル機関車(小湊鉄道はボルボ製クリーンディーゼルエンジン搭載)が良いです。 ちょうど粟生駅からは、キハ40導入で全国的な話題となった北条鉄道が接続しており、SL(もしくはSL型DL)とキハ40のコラボ乗車券などの企画も人気を集めるはず。 費用は神戸市が主体となって音頭を取り、神戸市、県、クラウドファンディングを中心に資金を調達すべきだと思います。 関西はSL営業運行の空白地帯でもあり、世論に一石を投じる意味でも、神戸・兵庫の子供たち、いや大人までもが目を輝かせる、この夢のある大きなプロジェクトをぜひ検討していただければと思います。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「観光との連携」や「利用のきっかけとなる乗車イベントの実施」に記載しているとおり、観光やイベントと連携した公共交通の利用促進に取り組んでまいります。 SLやディーゼルの導入について、神戸電鉄の車両とSLやディーゼルの車両では、幅や長さが異なり、神戸電鉄の各駅に進入できないだけでなく、ディーゼルの場合は粟生線の急こう配を走行することができないなど、規格や機能などの物理的な課題があり、導入は困難と考えます。 観光列車の運行やクラウドファンディングでの資金調達などは、新たな取組みとして、いただいた御意見を参考とさせていただきます。</p>	8章(主な施策及び事業)
3	<p>観光に対する事に対してこの案には外国人の観光客の事が考えられていないと思う。これから色々と多くなるのに今外国人の人々からぬいぐるみに乗っている電車という人気になっているのに外国人に対しての他言語の対策がなされていない様に見受けられるのが残念。 神戸電鉄のホームページやYouTubeが最低英語の物も読める様にしてほしい。クールジャパンのせいもあり外国人に人気になると思う。但し、神戸電鉄沿線の人々の協力があるのが大前提です。有馬温泉へのお客さんは又増えると思います。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「交通結節点として快適な駅環境の整備・強化」において「駅の案内標示の多言語化」と記載しているとおり、駅施設等の案内標示の多言語化を推進し、訪日外国人旅行者の利用促進を図ってまいります。 また、神戸電鉄においては、現在、同社のホームページのうち観光に関する部分の多言語化を検討しているところです。 引き続き、いただいた御意見を参考とさせていただきますながら、施策に取り組んでまいります。</p>	8章(主な施策及び事業)
4	<p>あと大変困ったことに神戸電鉄のことを知らない！という人達が神戸市や近隣に多いので神戸電鉄の事知ってもらいイベントをしては？例えば神戸電鉄の事務所のある神戸港のかもめりあで1～3年間に月に1回ぬいぐるみのしんちゃんや神戸電鉄の親善大使たちと一緒にYouTubeの宣伝PRをすとか又は神戸市役所本館1階のカフェなどで月1回ぬいぐるみのしんちゃんや神戸電鉄の親善大使たちと一緒にYouTubeの宣伝をすとか、それもなければ姫路、大阪、名古屋などで神戸電鉄の事知ってもらえる様イベントしたらどうか？</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進」において、「情報発信の強化やイベントにおける公共交通の利用喚起」と記載しているとおり、粟生線の周知PRに努めてまいります。 今後の取組にあたっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。</p>	8章(主な施策及び事業)
5	<p>1. アンケート結果、栄駅周辺の住民の買い物先は、三宮・西神中央周辺が圧倒的多く、逆方向の三木・小野への少ない意識がある。 2. 少子高齢化で住民の電鉄の利用が遠方への交通手段として敬遠する方向に変化してきた。 上記の現状分析から具体的提案をさせていただきます。 ≪具体的提案≫ 1. 押部谷・栄駅前のロータリー化への整備の急務 昔ながら両駅の姿に象徴されているように、街並みなどが改善されている中、若者がその不便さを感じ三宮・大阪へ居を構えるのは、自然である。人口の流出原因となっています。早朝・遅い晩に学校や帰宅で送迎する家庭があり、その不便さを解消することは重要です。思い切って、駅前整備を住民の合意を得て整備することがハード整備の最優先である。 又、栄駅のバスの発着本数の多さのデータが示す通り、バス停の発着で交通渋滞の原因となっています。そのために県道22号線から引き込む駅前ロータリー整備が急務です。</p>	<p>本計画「第8章 主な施策及び事業」の「駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上」に記載しているとおり、駅前広場(ロータリー)の整備及び活用により、公共交通の乗継利用やキス&ライドの推進を図ってまいります。いただいた御意見も参考とさせていただきますながら、沿線全体の駅前や駅周辺の状況等を勘案し、順次、検討を進めてまいります。</p>	8章(主な施策及び事業)
6	<p>2. 電鉄軌道からバス専用路にシフト変更 神戸市では、連結観光バス(Port loop)が始動していますが、多くの乗客を運ぶ手段としてこのようなバスを活用し、電停軌道をバス専用道路に変えて行う計画企画を検討始めることが必要である。</p>	<p>粟生線はコロナ禍の令和3年度においても1日当たり約17,000人の利用があり、朝夕のラッシュ時間帯にはバスでの輸送は困難と考えています。 そのため、本計画では、粟生線のバス専用道路へのシフトは記載しておらず、粟生線、路線バス、コミュニティバス等の地域の輸送資源を総動員して、公共交通を中心としたまちづくりを推進し、粟生線の維持を目指すこととしておりますので、御理解くださるようお願い申し上げます。 このたびは貴重な御意見を賜り、誠にありがとうございました。</p>	8章(主な施策及び事業)

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画(案)に対する意見の概要及び意見に対する市の考え方

意見募集期間 令和4年10月3日(月)～令和4年11月2日(水) (31日間)
 意見提出者数 5人 (意見件数10件)
 意見提出方法 持参1人、郵送0人、FAX1人、電子メール1人、送信フォーム2人
 ※意見提出者1人につき複数の意見がある場合、意見ごとに点線で区切って表記しています。
 ※意見は、趣旨を損わない程度に要約しています。
 ※計画に直接関係しない意見については、公表及び市の回答を示していません。
 ※市の考え方の文中の語句「協議会」は、「神戸電鉄粟生線活性化協議会」を意味します。

番号	意見の概要	市の考え方	計画該当章
7	3. 高齢化で車イス等の使用機会が増えることに対する対応策 免許返納の高齢者が急増することから、駅周辺の歩経路の安全対策と電車への駅内での車イスの安全な運行確保が必要である。 タクシー・バス乗り場のバス停の駅近場への移設検討。	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備」や「駅・駅前空間のバリアフリー化」と記載しているとおり、駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上に取り組んでまいります。 現在、神戸電鉄においては、車椅子利用者が安全に乗りいただけるよう、係員が不在の駅を御利用の場合、事前に最寄りのセンター駅(鈴蘭台・岡場・志染)に介助の御連絡をいただければ、御利用の乗降駅に係員を派遣し対応しております。 今後の取組にあたっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。	8章(主な施策及び事業)
8	以前から山陽ハイクには行ってましたが、今年はシーパスワンを購入して神鉄ハイクにも行くようになりました。神鉄に乗ってみると、沿線の歴史と見るべきスポットを多く発見しました。特に、三木や小野は歴史に富んでいると感じました。 但し、神鉄ハイクのスケジュールは山陽さんのそれに比べ、使いにくく分かりにくいと感じます。山陽さんの日程と競合しない計画を組んで頂ければと思います。	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進」の「交通事業者が主体となって開催する各種イベントの充実」に記載しているとおり、神戸電鉄においても「神鉄ハイキング」などのイベントを実施されます。 「神鉄ハイキング」については、令和元年度以前(新型コロナウイルスまん延以前)では年間100回以上のペースで開催しており、日程やコースなど多種多様なメニューで設定されています。いただいた御意見を踏まえ、さらに魅力的なイベントの開催に向けて、ご利用しやすさ、分かりやすさの向上に努めるよう神戸電鉄に促してまいります。	8章(主な施策及び事業)
9	次に、三木、小野での接続バス便です。各自治体でバスを運行しているようですが、行き帰りに丁度よい設定にはなっていないと思います。浄土寺など、帰路の便が何とも悪かったです。	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「バス、タクシーその他地域交通などアクセス交通の確保・充実」に記載のとおり、住宅地、企業用地及び観光資源へのアクセスバス等の確保・充実の取組において、既存バス路線の運行ダイヤの調整などアクセス性の向上を検討してまいります。 今後の取組にあたっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。	8章(主な施策及び事業)
10	粟生線のダイヤ等については、30分間隔をよく周知し、粟生から北条、西脇に接続していることをアピールしたい。できれば、神鉄を西脇へ乗り入れてはどうかと思います。	本計画「第8章 主な施策及び事業」の「粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進」において、「情報発信の強化やイベントにおける公共交通の利用喚起」と記載しているとおり、粟生線の周知PRに努めてまいります。 西脇への乗入れ(延伸)については、導入への投資や維持管理コストに見合うだけの需要が見込めないため、乗入れ(延伸)は困難であると考えますが、粟生駅で接続していることの周知PRなど、今後の取組に当たっては、いただいた御意見を参考とさせていただきます。	8章(主な施策及び事業)