

播但線ワーキングチーム検討報告書（案）

播但線ワーキングチームでは、以下のような現状認識の下、地域、交通事業者及び行政が連携し諸施策を実施することにより、将来に禍根を残さないよう努力していくことを確認した。

1 現状認識

(1) 通勤通学等日常活動における地理的優位性を生かし切れていない

播但線最北の和田山駅周辺は、姫路を中心に据えて考えると、尼崎とほぼ同じ距離に当たり、和田山駅－寺前駅間は姫路への通勤圏域ともなり得るエリアである。

しかしながら、寺前駅を境として、電化、非電化区間に分かれることから、和田山駅－姫路駅間の直通運行は特急列車のみとなっており、地理的優位性を生かし切れていない状況にある。

直通運行の実施により、通勤通学等日常活動の利便性が増すことはもとより、鉄道駅周辺の商業施設、宅地化等、経済活動、さらにはまちづくりにも好影響を与えることが期待できる。

(2) 鉄道を積極的に選択する要因に乏しい

鉄軌道としては稀な 25‰の最急勾配を有しており、トンネル断面も狭小なことから、電化への移行は厳しい条件下にある。また、運行車両は車齢 45 年を超えるものもあり、更新時期を迎えつつある。

これらのことから、鉄道の利点である定時性は確保されているものの、1 時間に 1 便程度の運行頻度も相まって、速達性、快適性に課題を抱えている。

一方で、播磨臨海部におけるカーボンニュートラルポート形成の取組や、国内では電路を持たずとも電化に匹敵する運行が可能となる水素車両等の研究が進んでいることを踏まえると、こうした地利或いは技術を活かすことにより、速達性、快適性、サービス水準の向上が見込める可能性がある。

また、駅周辺には、買い物、病院、勤務地等目的地が乏しく、賑わいに欠けると言わざるを得ない状況にある。

このため、イベント等の定期的な開催により、駅周辺の活性化を促すとともに、沿線地域の民間活力を惹き出し、駅周辺を目的地化することも公共交通の維持には有効である。

(3) 日常利用・観光利用を促す交通事業者の連携が不十分である

駅からの徒歩圏（概ね 1 km 圏域）を超えるエリアに目的地を有する 경우가多いが、鉄道とバスなどの連携が決して十分ではない。

また、鉄道とバスが並行して走る区間があるが、運営が各事業者に委ねられており、料金、ダイヤ等の調整がなされていない。

このため、日常利用はもとより、竹田城跡、砥峰高原などの観光利用についても自動車利用が大勢を占めており、300km～400km 圏域を超える来訪者が少ない状況となっている。

異なる交通事業者間の連携を強化し、旅客利便に即した移動手段とすることが播但線を維持・活性化させる鍵となる。

(4) 国土の骨格をなす重要路線でありながら、国の関与に乏しい

播但線は、瀬戸内と日本海を結ぶ国土の骨格をなす重要路線であり、この路線の重要性は、阪神淡路大震災直後の迂回路として機能したことで立証済である。

高速道路網が充実しつつある現状においても、鉄道の有する大量輸送性、定時性は緊急時への備えとして不可欠なものであり、自然災害が頻発する現状を踏まえると、一層重要視すべきものとする。

さらには、国が牽引する地方創生を成し遂げるためには、都市部の自動車運転免許を保持しない若年層の移住や都市部との交流人口の増加が必要であり、そのツールとして播但線が果たす役割は今後益々重要となる。

このことから、播但線の維持活性化は、単に沿線地域の課題では無く、国土構造を考える上でも重要であり、国の積極的関与を求めていく必要がある。

2 施策展開の考え方

播但線の維持・活性化に向けては、日常利用の促進を主とし、日常利用の不足を観光利用で賄うことを基本としつつ、次の5つの項目に注力していく。

- (1) 幅広い世代の積極的な日常利用を促す取組の推進
- (2) 駅周辺の利活用やコミュニティの場の創出等活性化方策の検討及び実施
- (3) 観光客の移動手段や観光PRなど利便性向上策の検討及び実施
- (4) 兵庫DCや万博を契機とした観光利用者数の増加に向けた取組の推進
- (5) 地域の発展にも繋がる地域公共交通体系の構築

なお、施策の実施については、課題の解決に時間を要する等の理由から、3つの時間軸を設ける。

a. 短期的施策：直ちに実施する施策

- ・ 運行頻度を補うための鉄道と路線バスの定期券の共用化など、利用者利便に即し、かつ即時的に対応可能な地理的優位性を活かせる施策展開を図る。
- ・ コロナ禍により落ち込んだ旅客の回復を図るため、駅周辺の賑わいやイベント時の利用促進を図ることにより、日常利用に繋がる施策展開を図る。

b. 中期的施策：大阪・関西万博に向けて実施する施策

- ・ 短期的施策の効果を持続させるとともに、インバウンド需要を始め、沿線地域内外の需要を喚起させる施策展開を図る。
- ・ 従来鉄道の消極的利用から積極的利用に変化させる足がかりとなるソフト、ハード整備を精力的に実施する。

c. 長期的施策：JRDC及び大阪・関西万博による鉄道利用の効果を持続させる施策

- ・ 高齢化の進行を意識し、移住者にも選択される利便性の高い鉄道、公共交通を維持するため、総合的な交通利便性の向上を図る施策を推進する。
- ・ 路線バスを始めとする道路交通との適切な役割分担を図り、冗長性、代替性に富む交通体系を実現する。

3 主なWTにおける提案と具体の取組

WT 構成員からの提案を2の区分に従い集約し、取組ごとに内容、具現化の時期を整理するとともに、早急の実施若しくは検討に着手すべき取組の明確化を図った。検討の結果、実現可能となった取組から、事業者、自治体及び住民とが連携し速やかに実施する。

(1) 幅広い世代の積極的な日常利用を促す取組の推進

[各団体からの提案]

提案された取組	取組内容	具現化の時期		
		短期	中期	長期
定期券や特急料金購入補助・学生支援	定期券等の購入助成・学生の通学支援 (沿線自治体の統一実施)	○	○	
駅活性化事業補助	地域団体の取組み支援	○		
住民の列車利用への意識醸成 (モバイルマネジメント)	・列車利用を想定した会議やイベント実施 ・体験乗車	○		
住民調査	住民の意見の集約・把握	○		
限定切符等の販売	鉄道ファンによる利用促進		○	○



[早期に検討に着手する取組等]

具体的な内容	時期	事業者(JR・バス)	行政等	住民
・学生定期券購入補助 ・若者遠距離通学補助 ・通勤定期補助・奨励金 ・列車利用者補助 ・特急料金補助 ・小中学生の列車通学等の検討	継続実施		継続実施(各市町施策の統一に向けた検討)	通勤通学、旅行、出張、日常移動での列車利用
学生によるチケットレス特急券利用の周知	年度内	学生への周知・説明	・広報誌等でのPR ・沿線学校への周知	学生のJ-WEST会員登録
駅活性化事業補助	次年度	事業協力	事業補助	事業実施
住民の列車利用への意識醸成	年度内	・公共交通(鉄道・バス)の乗り方についての記事・動画作成 ・利用者の声を聴く場の設定での協働 ・イベントへの協力	・列車利用を想定した会議やイベント開催 ・職員による維持・促進に向けた取組み検討 ・広報誌、ケーブルテレビ等で公共交通をみんなで守る意識啓発広報 ・親子で列車を学ぶイベント ・自然・歴史・文化を訪ねるハイキングツアー	・コミュニティレイン(買い物ツアー、飲み会ツアー、ウォーキングツアー)などイベント実施 ・日常での積極的な列車利用 ・イベントへの参加
市民調査	年度内	意見の反映	・住民の意見集約・発信 ・意見の反映	利用促進に繋がる意見の開示

(2) 駅周辺の利活用やコミュニティの場の創出等活性化方策の検討及び実施

[各団体からの提案]

提案された取組	取組内容	具現化の時期		
		短期	中期	長期
駅周辺の再開発	市街化調整区域の見直し			○
駅周辺の環境整備	道路の舗装、駐車場・駐輪場の整備	○	○	
駅舎の装飾	アート装飾や作品の展示	○		
駅前でのイベント	キッチンカー誘致、賑わい創出など	○	○	
駅への愛称付加	地域資源と繋がる名称の付加			○



[早期に検討に着手する取組等]

具体的な内容	時期	事業者(JR・バス)	行政等	住民
駅前道路の舗装等の整備	次年度	整備の協力	整備の実施	積極的な利用
既存事業を活用したイベント	年度内	・公共交通利用を促す工夫 ・利用者へのPRの実施	・既存のイベントのピックアップ ・広報誌等でのPR	事業への参画
駅舎の装飾や作品展示	次年度	駅舎使用	広報誌等でのPR	装飾や掲示、賑わいづくり
キッチンカーを集めた駅前の賑わいづくりなどイベント企画・開催	年度内 次年度	・駅前施設使用 ・公共交通利用を促す工夫 ・イベントへの協力 ・利用者へのPRの実施	・事業者の選定 ・イベント企画 ・地元活動家の募集 ・広報誌等でのPR	・事業実施 ・企画への参画 列車利用でイベント参加

(3) 観光客の移動手段や観光PRなど利便性向上策の検討及び実施

[各団体からの提案]

提案された取組	取組内容	具現化の時期		
		短期	中期	長期
ICカードの導入/IC導入駅の拡大/キャッシュレス決済	・駅周辺のICOCA利用施設の拡大 ・ICOCA利用促進の取組 ・キャッシュレス決済の検討 ・路線バスとの併用使用	○	○	○
インバウンド旅客への対応	・多国語でのアナウンス及び案内板設置 ・JRWEST PASSとバス交通等の連携	○	○	
新型車両の導入(高速化・直通化・水素車両等)	更新時期を踏まえた検討	○	○	○
特急料金見直し	・期間を限定したチケット特急券の設定 ・実証実験の実施		○	



[早期に検討に着手する取組等]

具体的な内容	時期	事業者(JR・バス)	行政等	住民
チケット特急券利用	年度内	・説明会の実施 ・各企業への紹介	・広報誌等でのPR ・行政職員への周知・企業への周知	積極的な利用
車内等での外国語アナウンス	次年度	多国語アナウンスの検討	観光素材の提供	観光おもてなし
ICカード・新型車両	次年度	導入検討	支援の検討	ICカード利用

(4) 兵庫 DC や万博を契機とした観光利用者数の増加に向けた取組の推進

[各団体からの提案]

提案された取組	取組内容	具現化の時期		
		短期	中期	長期
列車を活用したイベントの開催	ラッピング列車や特別列車の運行		○	
駅前等で公共交通を使ったイベント開催 (公共交通の利用を促進)	地域の魅力の再発見や魅力発信イベント	○		



[早期に検討に着手する取組等]

具体的な内容	時期	事業者(JR・バス)	行政等	住民
WESTER への情報集約	年度内	<ul style="list-style-type: none"> WESTER への情報登録者の拡大に向けた取組み 掲載内容の PR 	<ul style="list-style-type: none"> 既存のイベントのピックアップ 広報誌等での PR 	WESTER の活用
<ul style="list-style-type: none"> シェアサイクルを利用したイベント向けツアー 駅ごとの企画など地域の魅力再発見イベント 空港等も活用したイベント 	年度内 次年度	<ul style="list-style-type: none"> イベント企画・協力 公共交通利用を促す工夫 利用者への PR の実施 	<ul style="list-style-type: none"> 列車利用に繋がるイベント企画 但馬空港等の公共交通利用促進に繋がるイベント 広報誌等への掲載 地元活動家の抽出 	<ul style="list-style-type: none"> 企画への参画 列車利用したイベント参加

(5) 地域の発展にも繋がる地域公共交通体系の構築

[各団体からの提案]

提案された取組	取組内容	具現化の時期		
		短期	中期	長期
二次交通の充実・WESTER の活用	<ul style="list-style-type: none"> 各市町スポットを WESTER への情報集約 二次アクセスを整備し、見える化 デマンド型タクシーの実証運行 	○	○	
二次アクセスの整備	カーシェアリングやレンタカー等の整備		○	
<ul style="list-style-type: none"> 交通連合(交通合議体) 列車バスの併用きっぷ・増便実証実験 	交通連合に向けた「相互利用の併用乗車券」	○	○	



[早期に検討に着手する取組等]

具体的な内容	時期	事業者(JR・バス)	行政等	住民
WESTER への情報集約 (二次アクセス・イベント・スポット情報)	年度内	各市町が提出する情報の登録	<ul style="list-style-type: none"> イベント・スポット情報・二次アクセスの抽出 広報誌等での WESTER の PR 	WESTER の活用
<ul style="list-style-type: none"> 列車とバスの相互利用 レールバスの適用拡大に向けた確認 →交通連合に向けた取組	年度内 次年度	<ul style="list-style-type: none"> ダイヤ調整や相互利用の実証実験の検討 デマンドバス レールバス適用範囲拡大の検討(万博に向けて) 	<ul style="list-style-type: none"> 実証実験に必要な財源の確保 交通連合(地域交通会社設立を含む)の検討 	実証実験時等の利用
二次交通の充実	次年度	路線バスダイヤの見直し	<ul style="list-style-type: none"> コミュニティバスダイヤの見直し シェアサイクルの導入 トクトク等の導入 	積極的な利用

4 目 標 : 2027 年度 (5 年後)

輸送密度 2,000 人/日を目指すこととし、表に示す平成 9 年の各駅の乗車人数を目標値として、兵庫 DC、大阪・関西万博の効果を見極めつつ、2027 年までの達成を目指す。

駅名	寺前	長谷	生野	新井	青倉	竹田	和田山
目標値	760	100	590	270	100	230	1,040
参考	H9 実績	757	103	585	272	100	1,043
	R1 実績	372	17	247	120	66	639

備考：輸送密度 H9:2,176 人/日 R1:1,222 人/日

5 今後の展開

- (1) ワーキングチームを継続し、別紙施策の実施主体等詳細を検討協議するとともに、確定した施策については、別途組織する「但馬地域鉄道利便性向上対策協議会」に引継ぎ、PDCA サイクルを回しつつ、その実効性を高める。
- (2) 和田山駅以南の地理的優位性を活かし、JR のサービス水準を高めるとともに、沿線の生活利便性の向上、目的地への多様なアクセス手段の構築などのまちづくり施策との連携を強化する。
- (3) 姫路市を始めとする寺前駅以南の駅の存する市町との施策連携を図り、播但線全線の活性化に繋げる。
- (4) 播但線は、国土の骨格をなす重要路線であるとの認識の下、国に対して播但線の維持・活性化への積極的な関与を求めていく。