

第13回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

日時：平成24年7月2日(月) 14:00～16:25

場所：三木市立教育センター 出席者：別紙のとおり

開 会

(1) 第12回協議会議事録の確認

- ・ 第12回協議会の議事概要について議事録の確認がなされた。

(2) 報告事項

① 神戸電鉄粟生線活性化協議会規約（別表1）の一部変更について

- ・ 事務局より委員、オブザーバーの交代に伴う規約変更の報告があり承認された。

② 平成23年度および平成24年度（～5月）神戸電鉄粟生線の輸送人員実績について

- ・ 神戸電鉄・三津澤委員より、資料-3 報告。
- ・ 23年度は対前年比で定期外+0.6%、定期 0.0%（通勤-3.1%、通学+4.2%）、合計+0.2%となり、合計輸送人員は682万人で計画目標の710万人を下回った。定期外は三木市の福祉パス導入やシニアパス等の発売増もあり増加したが、通勤は減少傾向が続いており、特に西鈴蘭台、木幡、栄など神戸市域の減少が粟生線全体の減少の約7割を占めている。なお、鈴蘭台高校の一時移転による特殊要因を除けば実質的な合計輸送人員は668万人で対前年比-1.8%、計画目標を40万人以上下回る厳しい状況である。
- ・ また、通学の増加もあり人員は前年並となったが、通学の割引率が高く収入増への寄与が少ないこともあり、合計収入では対前年比較で減収となっている。
- ・ 24年度（～5月）は、対前年比で定期外+2.5%、定期 3.7%（通勤-3.5%、通学+12.2%）、合計 3.3%となっているが、通勤の減少傾向が続いているほか、前年の天候不順に伴う減少の反動増や高校移転に伴う通学の一時的な増加による特殊要因を除けば厳しい状況である。特に高校移転の影響は7月で終了するため、8月以降は通学の減少も大きくなる。
- ・ ダイヤ変更（5月）実施後の影響については、まだ期間が経過していないので今後の動向を分析していく必要があるが、現時点では減便区間での大幅な減少は見られない。

③ 平成23年度 神戸電鉄粟生線の収支実績等について

- ・ 神戸電鉄より以下の報告があった。

- ・ 23年度の経常収支は栗生線で約12億円、全線でも約4億円の赤字で、ほぼ前年並の赤字が続いている。ただし、営業活動による収支状況を表す営業利益では、栗生線ではこの10年間で3億円以上悪化しており、さらに償却前営業利益では平成21年度からマイナスとなり、資金を流出させながら営業を続けている状況である。
- ・ このような状況のなか、神鉄の自助努力と関係自治体支援の下、平成26年度末の鉄道全線での黒字化を目指して運行継続に努めていく。なお、支援期間は平成28年度までの5年間であるが、3年後の平成26年度は、効果検証のうえ必要があれば支援枠組みの見直しを行う重要なタイミングと位置付けている。
- ・ 神鉄の自助努力としては約3億円の収支改善を図る予定で、更なる人件費の削減やダイヤ見直し等による運行経費の削減については既に着手済みで、今後、車両の短編成化や利用状況を勘案したサービス施設の見直し等による資産保有コスト削減も適宜検討・実施していく。
- ・ 神鉄では全社的にも事業整理を行うこととなり、今後、全社業績としても大幅な経営改善を実現していかねばならない状況で、栗生線収支が下振れしても内部補填を増やすことはできず、そのような場合には支援等の見直しが必要となると考えている。
- ・ 座長より、運賃を安くして利用者を増やす効果はあったが、全体として収入が減っているとのことなので、今後は収支改善に寄与する方法を考えていくことが必要で、「残さないといけない」思う人を増やしていくことが重要であるとのコメントがあった。

④ 平成24年度における協議会の取り組み状況

- ・ 事務局より、資料-4 報告。
- ・ 「平日昼間&土休日お得きっぷ」について、約3か月の試験発売期間中に3,695セット（約1,200セット/月）を発売し、他の回数券や企画乗車券からの転移も顕著ではあったが、一方で新規の利用もあり、全体として大きな減収にはなっていないと思われるが、期間中の発売数は前半の約1,500枚/月から後半は約1,000枚/月に大きく減少したとの報告があった。
- ・ 神戸電鉄より、一定のご利用や継続を希望される声もあるため、再度10月から3月までの半年間、再度試験発売を継続し、恒常的な発売が可能かどうか見極めたいとの報告があった。ただし、恒常発売には発売収支が黒字になることが大前提で、そのためには1,200セット/月以上の発売が必要で、それだけの規模で利用に協力してもらいたいとのことであった。
- ・ そのほか、初年度会員数5,000人以上を目標に「栗生線サポーターズくらぶ」の設立・会員募集を開始することや、モビリティ・マネジメントの一環として

実施した沿線企業・学校に対するアンケート結果等について報告があった。

○委員より以下の質問・意見が出された。

- ・「お得きっぷ」は良い取り組みであるが、発売数が後半に急減した原因は何か。
⇒ 発売当初は地域の方の間で、このきっぷで出かけてみようという動きがあったが、次第に通常の状態に戻っていったように思われる。(神戸電鉄)
- ・発売・使用期間が1か月毎になっているので、まとめて買いにくいという声があった。平日昼間だけでなく土・休日は終日使えるという点は非常に喜ばれた。
- ・地域住民からは、ぜひ続けてもらいたい旨伝えてほしいとの声も聞いている。
- ・自治会を通じてチラシは配ったが、見ている人は少なかったように思われる。
⇒ 見ていないということは、自分とは関係がないと思っている人がまだ多いということであり、本当は栗生線が必要だということをもっと知ってもらう取り組みが必要である。(座長)
- ・三木駅前に市民トイレが整備されたとのことだが、神戸市域においてもトイレの改良をお願いしたい。
⇒ 三木駅前のトイレは兵庫県と三木市の事業として整備された。神戸電鉄ではコスト削減を迫られており難しいので、神戸市や小野市でも考えてもらえればありがたい。(座長)
- ・小野市では、檜山駅前や栗生駅前の広場整備や防犯カメラ設置などを実施してきたほか、昨年度は県からの予算も活用し栗生駅前に待合室を整備している。

○座長より以下のコメントがあった。

- ・沿線企業・学校へのアンケート結果について、新聞では「(栗生線が無くなって)企業の半分は困らない」との報道もあったが、一方では「半分は関心がある」という見方もできる。これらの層にもっと積極的に働きかけを行い、栗生線利用行動を促していく必要がある。
- ・また、アンケート対象企業の従業員約12,000人のうち5%(約600人)が栗生線を利用しているというのは、思いのほか多い印象である。1人栗生線利用に転換すれば500回/年乗車増になると考えると、12,000人のうち1%の利用転換でも年間6万人の利用者増になる。利用転換を図ることは簡単ではないが、これらの層に粘り強く働きかけていくことによる利用者増加の可能性はあると思われる。
- ・自治体職員等による利用率先行動については、少しずつでも積み上げを継続してもらいたい。また、沿線3市のほか兵庫県でも関係機関や学校職員等へ働きかけていってもらいたい。

⑤平成23年度 地域公共交通確保維持改善事業に関する二次評価について

- ・近畿運輸局から協議会へ送付された資料(資料-5)の配布があった。

(3) 議題

■ 議案 1 号 平成 23 年度決算 (案) の承認

- ・ 事務局から議案-1 の報告があり承認された。

■ 議案 2 号 平成 24 年度予算 (案) の承認

- ・ 事務局から議案-2 の報告があり承認された。
- ・ 座長より、国の補助が無くなり予算額は少なくなったが、やっていくことは多いので皆で協力して取り組んでいかなければならないとのコメントがあった。

■ 議案 3 号 栗生線サポーターズくらぶ会則 (案) の承認

- ・ 事務局から議案-3 報告。

○ 委員より以下の質問・意見が出された。

- ・ 小野市では独自にサポーター組織による活動を計画していたが、今回の協議会全体での枠組みの中で活動していくことになる。そのことは理解するが、各市で地域ごとの入会促進活動を行わないと会員も集まらないのではないかと。予算についても各市ごとの支部活動として配分してはどうか。
- ・ 会員特典のフリーパスの利用範囲はどうなっているか。
⇒ 神戸電鉄に係る会員特典ということもあり神戸電鉄線内全線有効で、神戸方面は湊川までで三宮では窓口での精算となる。(事務局)
- ・ 昨年度よりモビリティ・マネジメントに取り組んでおり、そこで働きかけている対象者をフォローしていくことが重要である。このような層を中心に入会を呼びかけ、口コミで広げていくような取り組みを考えていく必要がある。
⇒ 会員 5,000 人は直感的にかなり高い目標で、イベント等での PR なども含め、積極的に集めていかないと集まらないだろう。また、あまり直接関心の無い人に PR しても現実の効果はあまり期待できないため、まずは協力してもら
える人をしっかり囲い込んでいくことが必要で、モビリティ・マネジメントのアンケート回答者をフォローしていくのも一つの方法である。(座長)
- ・ 入会される層は沿線住民以外の鉄道ファンも多いと思われるので、会員向けの記念きっぷなども検討してはどうか。

○ 座長より、くらぶ運営等の詳細について、ここで結論を出すのは難しいので引き続き検討していくとして、大きい方向としては報告のあった会則の内容で進めていくことで了承願いたいとのコメントがあり、承認された。

(4) 意見交換

■ 平成 25 年度以降の取り組み方針について

- ・ 事務局から資料-6 報告。

○ 座長より、これだけで議論していくのは難しいので、本日は報告のあった内容に

ついて課題認識することとし、事務局でもう少し議論のポイントを整理して次回の協議会に出してもらい、これまでの取り組みの振り返りも含めて、来年度以降どうしていくか委員の皆さんに議論していただきたいとのコメントがあった。

(5) その他

- ・ 平成 23 年度の輸送人員で、通勤の対前年比-3.1%のうちの 7 割が神戸市域の減少ということだが、その原因は何か。

⇒ 西鈴蘭台など神戸市域はもともとの利用者数の規模が大きいですが、近年は新規開発も無く高齢化が進んでいる。三田線や公園都市線は一定の開発進捗や就業リタイヤ層を補う新規流入もあるが、粟生線では新規流入が少ないため高齢化の進展が直接通勤利用者の減につながっており、中でも沿線人口規模の大きい神戸市域でその傾向が顕著になっていると考えられる（神戸電鉄）

閉 会

以上

第13回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 出席者（敬称略）

○委員

氏名	所属・役職	出欠
三島 功裕	神戸市企画調整局 技術担当部長	
北井 信一郎	三木市 副市長	
小林 清豪	小野市 副市長	
三津澤 修	神戸電鉄株式会社 常務取締役 鉄道事業本部長	
武川 潔	押部谷町連合自治協議会会長	
中野 美都子	押部谷町連合自治協議会副会長	
蓬莱 道龍	元 三木地区区長協議会会長	
安福 恵子	前 三木市区長協議会連合会会長	
田中 歳彦	元 小野市連合区長会会長	
多鹿 豊	小野市商店街理事	
土井 勉	京都大学大学院 工学研究科 特定教授	

○オブザーバー

氏名	所属・役職	出欠
土田 和史	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課 専門官	代理出席
山本 勝	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長	
市村 徹也	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 鉄道係長	代理出席
小玉 浩嗣	兵庫県 神戸県民局 交流連携参事	
神崎 敏道	兵庫県 北播磨県民局 まちむら交流参事	
竹本 真也	神戸市西区 まちづくり推進部 まちづくり課長	