

第18回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

日時：平成25年10月11日(金) 14:00～16:00
場所：三木市立教育センター4階大会議室 出席者：別紙のとおり

開 会**(1) 第17回協議会議事録の確認**

- ・第17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**

- ・事務局より委員の交代に伴う規約変更の報告があり承認された。

② 平成25年度（～9月）神戸電鉄粟生線の輸送人員実績について

- ・神戸電鉄より、資料－3 報告。
- ・25年度4～9月の対前年比は、定期外－1.0%、定期－3.9%（通勤－1.2%、通学－7.0%）、合計－3.0%であった。ただ8月以降は、7月までの傾向と異なり、通勤定期は引き続き対前年比マイナスではあるものの、定期外、通学定期では対前年比でプラスとなった。
- ・通学定期の対前年比プラスは耐震補強工事に伴う高校移転（神戸甲北高校、北鈴蘭台→西鈴蘭台）の影響によるものであるが、定期外の対前年比プラスの原因は、今の所不明である（ただ、実質的には約1年ぶりの対前年比プラスであり、明るい兆しではある）。
- ・なお、仮に4-9月の対前年増減率で推移した場合、粟生線の平成25年度の年間輸送人員は647万人と、計画の700万人に対して▲53万人となる。

《神戸電鉄粟生線の月別輸送人員の推移について》

- ・神戸電鉄より、資料－3 報告。
- ・月別の輸送人員実績を券種別に見ると、特殊要因を除けば通勤定期の輸送人員がコンスタントに減少しており、粟生線の輸送人員減少の大きな要因になっていることがわかる。
- ・また、定期外の輸送人員も基本的には減少傾向となっているが、減少幅は通勤定期に比べて少なく、月によっては対前年同月を上回る月もある（ただ、特殊要因によるところが大きく、回復傾向にあるわけではない）。
- ・通学定期の輸送人員も基本的には減少傾向となっているが、特殊要因（高校の耐震補強工事に伴う増減）を除けば、過去3か年は、ほぼ横ばいに推移しているといえる。

○座長より、次の意見があった。

- ・月別輸送人員の推移をみると、やはり通勤定期の減少が粟生線の輸送人員の減少に大きく影響している。通勤定期利用者が一人減ると、年間輸送人員にして500人の減少(250日×往復)に相当することから、いくらイベントによって定期外の利用を増やしたとしても、通勤定期利用者の減少には追いつかない。
- ・このことから、**通勤カムバック補助金の交付**など直接的な施策はもとより、**駅を中心としたまちづくり**など、**通勤に鉄道を利用して頂くための仕組み**を作っていくことが、**いかに重要かが**わかる。

③平成25年度における協議会の取り組み状況について

- ・事務局より、資料-4 報告。
- ・「粟生線乗ろうDAY！プログラム」に基づくイベントとして、以下のイベントが開催された。
 - 9月14日：ハッピートレイン（貸切列車）で行く！“三木ご当地弁当&まちあるき”《協議会主催》
 - 10月6日：神鉄トレインフェスティバル《神戸電鉄主催》
 - 10月1～31日：乗りノリ！粟生線らいぶらり～《市民団体主催》
- ・8月から第2期会員の募集を開始した「粟生線サポーターズくらぶ」の入会者数は、第1期会員3,010人に対して2,084人とどまっている(10月3日現在)。
- ・9月14日に「第2回粟生線サポーターズくらぶの集い」を開催。“粟生線のために私たちサポーターができること”をテーマにしたワークショップ等を開催した。
- ・「粟生線通勤カムバック補助金」は、300人の募集に対して31人とどまっており(10月10日現在)、適用期間を延長(「10月1日まで」→「翌年4月1日まで」)した効果等は、プラス6人(前回協議会時点比)となっている。
- ・「粟生線通勤カムバック補助金」の認知度検証とその活用をPRするために行ったコミュニケーションアンケートでは、同補助金制度の認知度が42%と低い一方、同補助金を活用する意思のない方が95%を超える等、通勤手段の選択にあたって、「価格」を重視される方の割合が低いこと(「価格の低減」に加えて、「利便性の向上」(駅へのアクセシビリティ向上、乗り換え抵抗の緩和等)が重要であることが実証された。

○その他、モビリティ・マネジメントの状況、企画きっぷ等の販売状況、駅前パーク&ライド駐車場の利用状況、今後の予定等について、資料を基に報告がなされた後、以下の質疑があった。

- ・コミュニケーションアンケートの結果から、粟生線の厳しい状況や「粟生線サポーターズクラブ」については、沿線の皆さまにある程度認知されているものの、実際に交通行動を変えて頂く（車の利用を控えたり、サポーターズクラブに入会したり等）には至っていないということがわかる。交通行動を変えて頂くために、どのような取り組みを行っているのか。（座長）

⇒ 「乗って残そう！未来の粟生線」を合言葉にさまざまな取り組みを行っているが、単純に「乗ってください」と言っても、乗って頂けないのが実情であり、乗って頂くための「動機」を作っていくことが重要と考えている。「粟生線乗ろうDAY！プログラム」は、正にそれを意識したモビリティマネジメントであり、観光やグルメといった外出の「機会（動機）」を作るとともに、地域の皆さまにもイベントの企画・運営等に関わって頂くことで、粟生線を身近に感じて頂き、みんなで守ろう（乗ろう）という「意識（動機）」を持って頂くことを目的としている。イベントは労力や金銭的負担が大きい割に利用促進効果が限定的ではあるが、交通行動を変えて頂くためのきっかけとして、まず、沿線の皆さまにも取り組みやすい場を提供していくことに注力している。（事務局）

- ・モビリティマネジメントの中で、「自分のダイヤ」を作るということも意識付けていってはどうか。（昼間時間帯など）利用したいときに電車がなかったといった不満も電車を利用しない1つの要因であるが、ダイヤに合わせて自分の行動をマネジメントする習慣を持って頂くことで、その緩和が図れるのではないか。（座長）

- ・座長のご指摘の通り、**粟生線を存続させるためには通勤定期利用者の拡大を図ることが極めて重要**である。そのため、前回の協議会で、期間延長など「粟生線通勤カムバック補助金」の要件緩和を行ったが、その効果をどのようにみているのか。また、コミュニケーションアンケートでは、今後、同補助金を申し込みたいとした方が6件（4.1%）あったが、これらの方は既に同補助金を申し込んでいるのか。（会長）

⇒ 後者については確認していないが、コミュニケーションアンケートの結果から、同補助金のPRが十分に行き届いていないことがわかった。要件緩和をしたことで、PRをする機会が増え、前回の協議会開催時よりも申込者数が6名増加した。今後もPRを強化し、通勤定期利用者の拡大につなげていきたい。（事務局）

- ・粟生線サポーターズクラブは、会員の継続率が低いと聞いているが、その原因をどのように考えているのか。また、それに対して、どのように対処しようとしているのか。（会長）

⇒まず、毎年更新して頂く必要があり、手続きの煩雑さが継続へのハードルとなっている部分がある。これについては、更新時に「更新のお願い」を送付するとともに、書類手続きの簡素化及び協力金の振り込み手続きの多様化を図る（コンビニでの振込を追加する）ことで対処したいと考えている。

ただ一方で、継続率が落ちることはある程度予想されたことでもある。すなわち、第1期会員募集の際は、新聞報道等による存廃問題の危機感などもあって、自治会役員等から頼まれて会員となって下さった方も多かったと思われるが、自治体の支援スキームもスタートし、危機感が薄れるとともに、自治会等による引き締めも行っていない今回は、2,000円という協力金の支出をためらう方が出てきても不思議ではないと受け止めている。そのため、家族会員など会員種別を追加するとともに、会員のメリットである加盟店による割引制度の充実を図るなど、新たに会員となって頂きやすい環境整備に取り組んでいる。継続率が低いことは、決して良い傾向ではないものの、見方を変えれば、存続に向けての意識が高い方に継続会員となって頂けており、これらの方々を中心に、会員による粟生線の存続に向けた主体的な活動を活性化していくことで、周囲の巻き込み（新規入会者の増加、退会された会員の復活）を図り、5,000人の目標達成へとつなげていきたいと考えている。（事務局）

⇒「粟生線通勤カムバック補助金」、「粟生線サポーターズクラブ」ともに協議会が掲げる目標とは大きく乖離している。事務局の説明だと、目標に届かなくてもある程度は仕方ないと聞こえるが、そうではなく、目標の達成はもとより、皆さんにもっと神戸電鉄をご利用して頂けるよう、協議会として、もっとお金をかけて、積極的な施策を打ち出していくべきである。（会長）

- ・他の委員の方にも、ご意見を伺いたい。（座長）
- ・実感として、「粟生線通勤カムバック補助金」も「粟生線サポーターズクラブ」も、地域の皆さんはよくご存じだと思う。しかし、なかなか行動へとつながっていかないのは、「自分ひとりが行動しても・・・」という無力感があつたり、周りの意識に盛り上がり欠ける部分があつたりするからだと思う。チラシ等でPRするだけでなく、自治会や老人会などの集まりに出かけて行って、直接お願いをして回る（迷っている人の背中を押してあげる）べきではないのか。（委員）
- ・第1期会員募集の時は、個人的にも積極的に入会を呼びかけた。活動に熱心な人と話していると、「自分はアクティブなサポーターズクラブにしたいんだ」と言っておられるし、声掛けをしなければ、皆さんどうされるのか見極めてみたいという思いがあり、現時点では前回のような呼びかけはしていない。また、「粟生線通勤カムバック補助金」については、企業経営者の方と話をしていると「自動車通勤を禁止すれば、若い人は就職してくれない」との声も聞く。高齢者を中心

に、電車の利用を延ばす施策をしていくべきではないのか。あと、神鉄沿線には観光資源が多いので、そういったものを活用したラリーイベントのようなものも積極的に行って頂きたい。(委員)

- ・押部谷地区は商業施設等の利便施設が少なく、それらが整った西神中央への交通利便も良いため、神戸電鉄を利用するというイメージがしにくい。一方で、沿線には観光資源が豊富にあることから、それらを活用して電車の利用につなげていくことを考えるべきではないか。最近、栗生線乗ろうDAY!プログラムなどイベントに力を入れているが、こういったものが定着していけば、地域からも神鉄の利用に向けて積極的な動きが出てくるのではないか。また、当初からも議論されていたが、「栗生線通勤カムバック補助金」は個人に還元されてこそ効果を発揮するのではないか。(委員)
- ・「栗生線通勤カムバック補助金」は、神戸電鉄を継続利用されない方、「栗生線サポーターズクラブ」は継続入会されない方のご意見をお聞きし、今後の施策に活かすことも考えるべきではないか。(委員)
- ・「栗生線サポーターズクラブ」は、本来の趣旨からすれば、特典等の魅力で会員を集めるのではなく、クラブの会員に他の人にも入会を呼びかけて頂き、会員数を伸ばしていくことが重要ではないのか。(委員)

○質疑を踏まえ、座長より、以下の総括があった。

人の行動を変えるには3つの方法があると言われる。1つ目は「力」(法律や権力によって行動を縛る等)、2つ目は「経済的要因」(料金を安くして利用を促す、料金を高くして利用を抑止する等)、そして3つ目は「コミュニケーション」である。委員の皆さまのご意見をお聞きしていると、やはり3つ目の「コミュニケーション」が不足しているのではと思われる。また、「自動車通勤を禁止すれば、若い人は就職してくれない」という企業経営者の方のお話があったが、本当にそうだろうか。若者の車離れが進んでおり、その主たる要因は「車の保有・維持コストが高いから」だと言われている。車を利用するよりも電車を利用した方が安いし、健康的だということのPRが足りていないのではないか。それと、これも皆さん共通のご認識であるようだが、せっかく「サポーターとして協力したい」と言ってくれる人がいるのだから、もっとサポーターズクラブの方に「栗生線通勤カムバック補助金」の利用や「栗生線サポーターズクラブ」への入会を呼びかけて頂くなど、クラブ会員の活動の場を作ることを積極的に行うべきではないか。遠回りではあるけれども、こういった地道な活動を続けていくことで大きな目標に手が届くと思われるので、事務局は皆さんのご意見を受け止めて頂いて、今後の取り組みに活かして頂きたい。(座長)

(3) 意見交換

- ・「粟生線サポーターズクラブ」についてであるが、申込 2,084 名の内訳をみると、半数以上が神戸電鉄と自治体職員である。神戸電鉄や自治体の職員が入会するのは当然のこととして、一般会員は 742 名にしか過ぎない。協議会としては、会員数が少ないことを自覚して、どうしたら会員を増やすことができるのか。どうしたら、もっと神戸電鉄に乗ってもらえるのかを真剣に考えていかなければならないと思う。皆様のご意見をお伺いしたい。(会長)
- ・(神戸電鉄や自治体の職員が入会するのは当然ということであれば、もう少し自治体の人数が増えても良いとは思いますが、)一般会員が少ないと存続運動も盛り上がりがないので、もっと会員を増やす努力をするとともに、乗って頂くための仕組みを作っていかなければならないのではないかというご意見である。事業者として、神戸電鉄はどのように考えているのか。(座長)
- ・目標には及ばないとはいえ、700 名を超える方にサポーターとなって支えて頂いていることに対して頭が下がる思いである。支援を頂いている立場からは申し上げにくいことではあるが、サポーターズクラブのような組織の会員を増やそうとすれば、半ば強制的にでも入会をして頂くなどの強い働きかけをしないと、短期的に成果を上げることはできないのが実情かと思う。その上で、会員となって頂いた方の中から、もっと会員を増やそうと主体的に動いて頂ける方が出てきて、その方を中心に、粟生線の存続運動への共感の輪が広がり、会員が増えていくというのが望ましい姿であると思う。粟生線が 10 年後、20 年後も存続していくためには、そういった方をいかに増やせるかが重要であり、当社としても出来得る限りの努力をしていくが、自治体をはじめ地域の方にも、積極的に関わりを持って頂くなど、引き続きご支援を賜りたい。(神戸電鉄)
- ・情報提供ではあるが、沿線の自治体以外でも、小野高校へ通う生徒が多い加西市では、部課長クラスが中心となって粟生線サポーターズクラブへの入会を職員に呼びかけ、集団で会員となっておられる。やはり、こういった運動が盛り上がっていくことが重要だと思う。(委員)

○その他、企画乗車券について、有効期間があることや期限が近づいた場合にはその案内に努めるよう要望があったが、他に意見等はなく、議事を終了した。

閉 会

以上

第18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	
岩崎 一喜	小野市 総合政策部長	
三津澤 修	神戸電鉄株式会社 専務取締役 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	欠席
蓬莱 道龍	元 三木地区区長協議会会長	
赤松 敬一	三木市区長協議会連合会会長	
藤本 さよ子	NPO 法人ひょうごグリーンスタッフ 理事長	
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
加納 陽之助	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	欠席
坂東 伸治	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課 専門官	代理出席
船越 寿明	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課 主査	代理出席
河野 豊	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	欠席