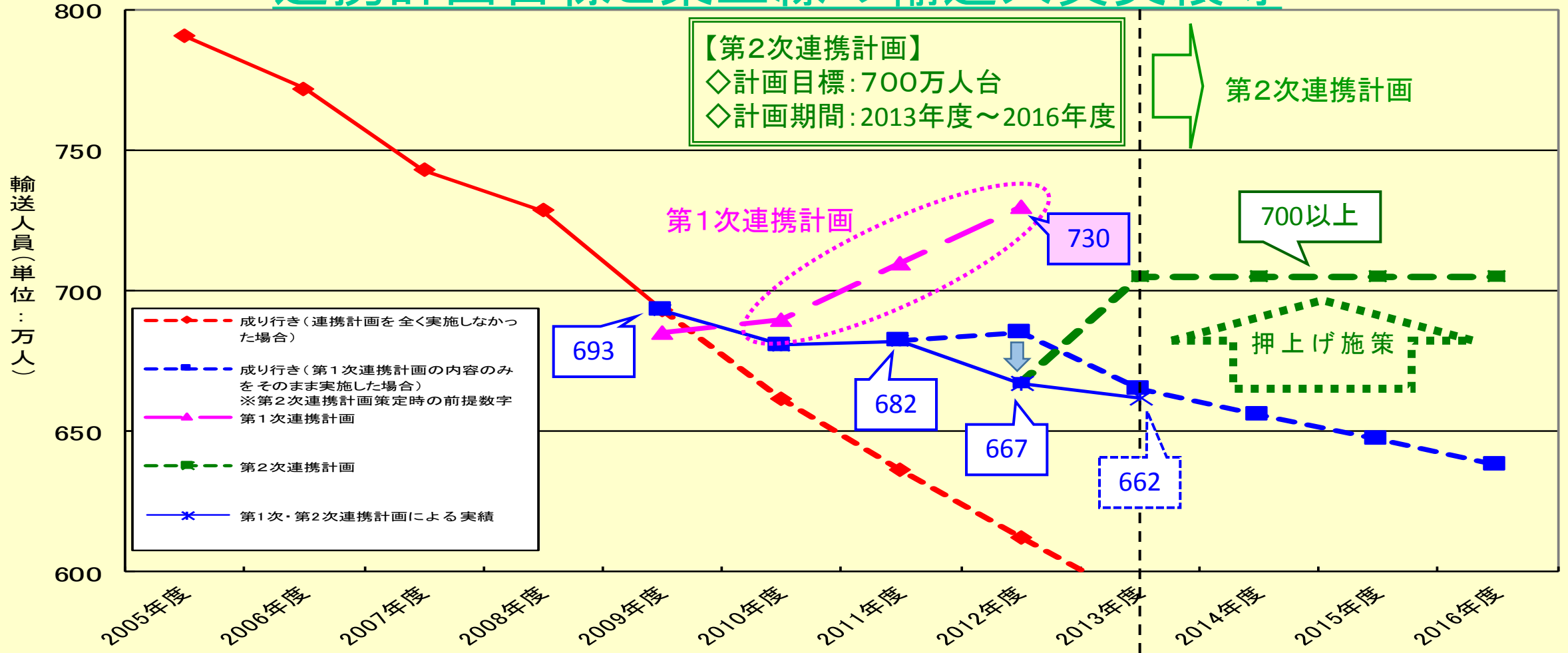


第2次連携計画等の見直しについて

(提案)

2014年3月27日
神戸電鉄株式会社

連携計画目標と粟生線の輸送人員実績等

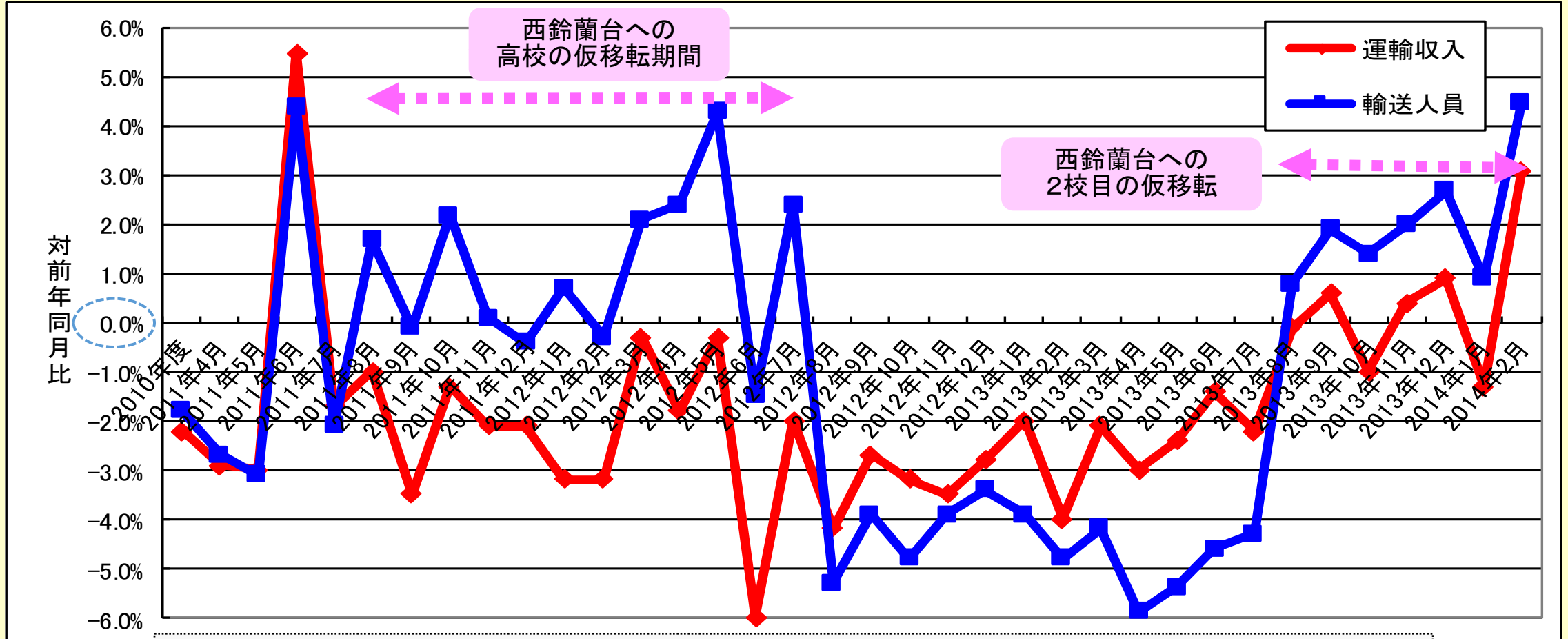


■ 第2次連携計画策定時の前提数字であった、2012年度:685万人(予想)が、18万人減の667万人(実績)にとどまったことに伴って、2013年度以降の実績数字は、計画策定時の数字よりも下振れする見通し。

■ 支援スキームは、沿線3市による利用促進によって、運輸収入の減少が毎年度0.7%の減少に留まる前提で策定されており、その実現のためには、粟生線の輸送人員は700万人台の確保が必要(=第2次連携計画の目標値)

⇒ 700万人台の確保・維持が未達となれば、支援スキームに大きく影響。

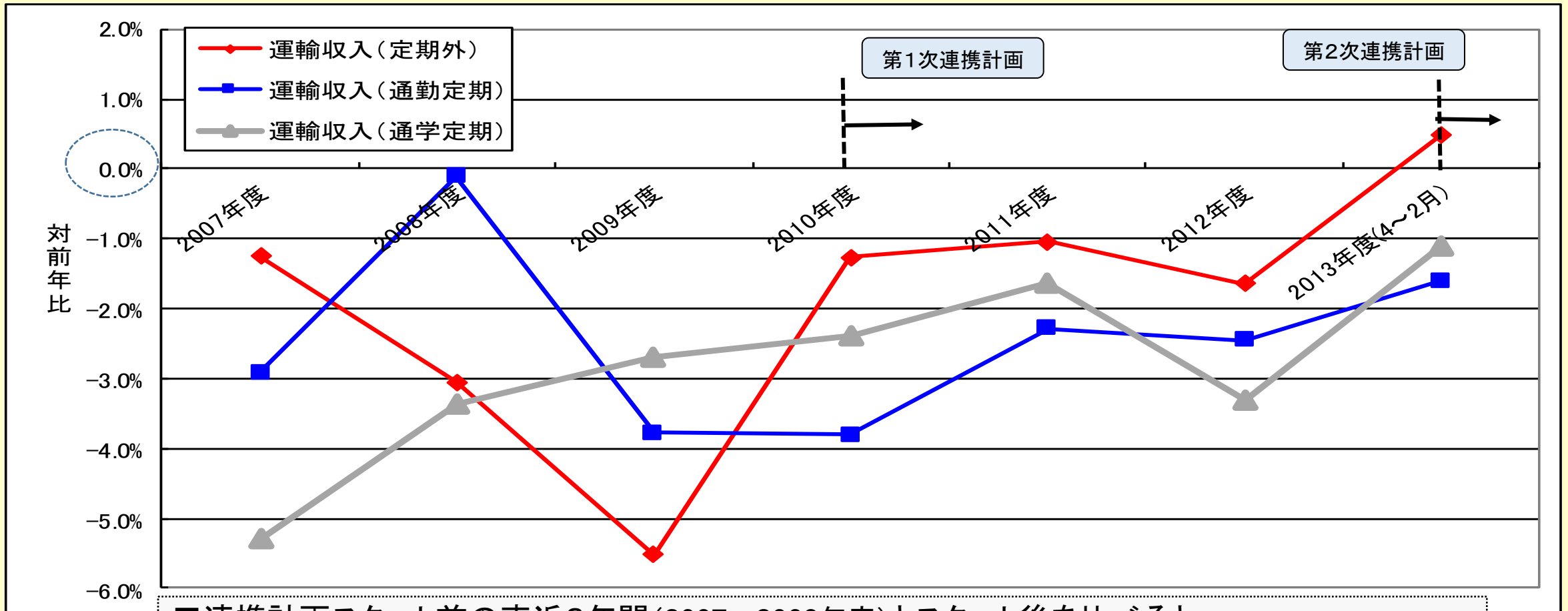
粟生線の輸送人員・運輸収入の対前年同月比(2010年度以降)



■今年度は、西鈴蘭台への県立高校(2校目)の仮移転が2013年8月に行われた(～本年7月)ことによる底上げがあるものの、7月までは1校目の仮移転終了に伴う反動減もあって、4～2月の輸送人員は、▲0.7%で推移。

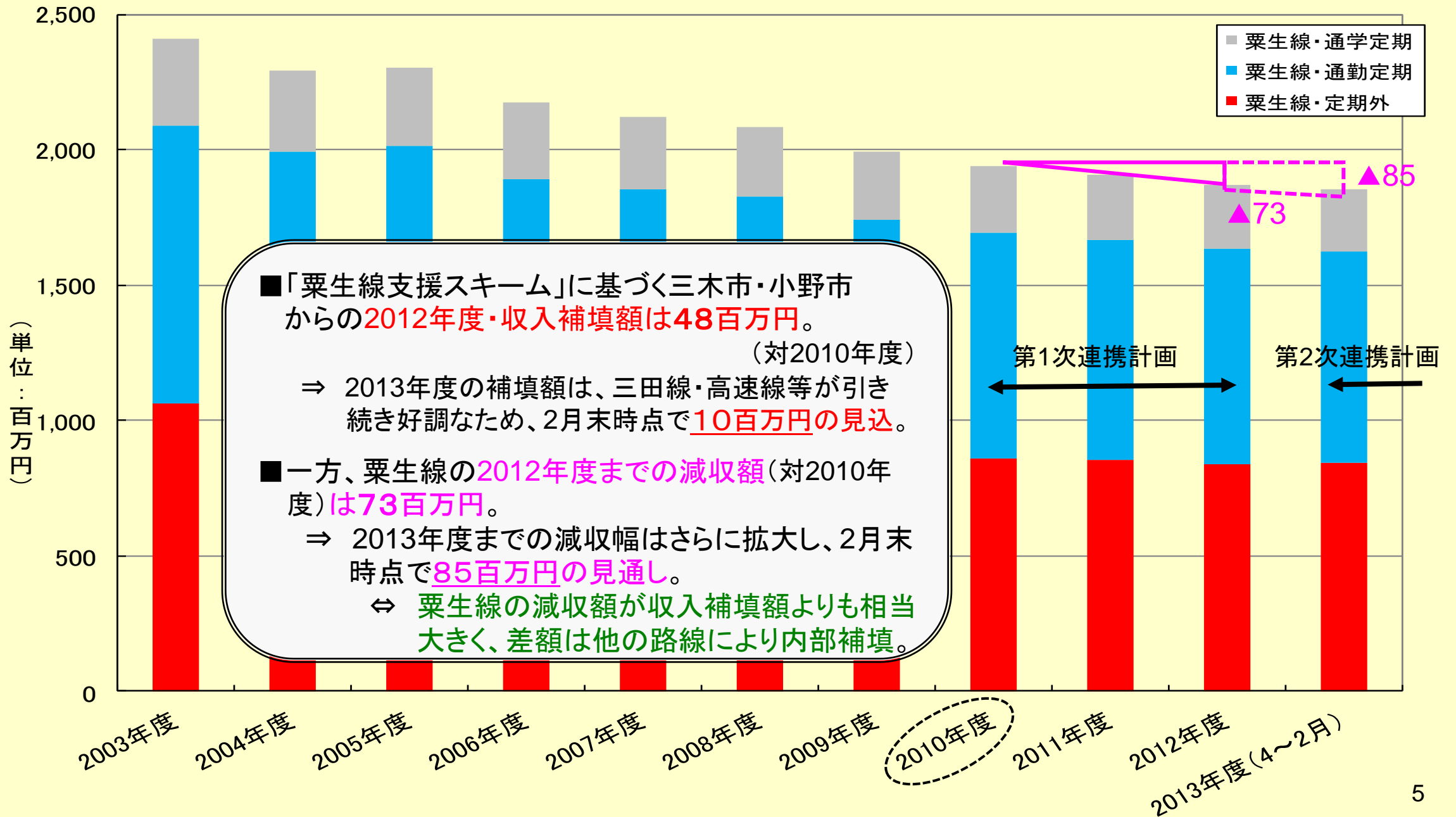
■一方、4～2月の運輸収入は、▲0.6%で推移。通学定期は割引率が高いため人員の増減に比べて収入面への影響は限定的であり、また8月以降の定期外が(景気の後押しもあり)前年度に比べてプラス基調で推移し、全体の減収幅は緩やかになっている。

栗生線の運輸収入の対前年比(2007年度以降)

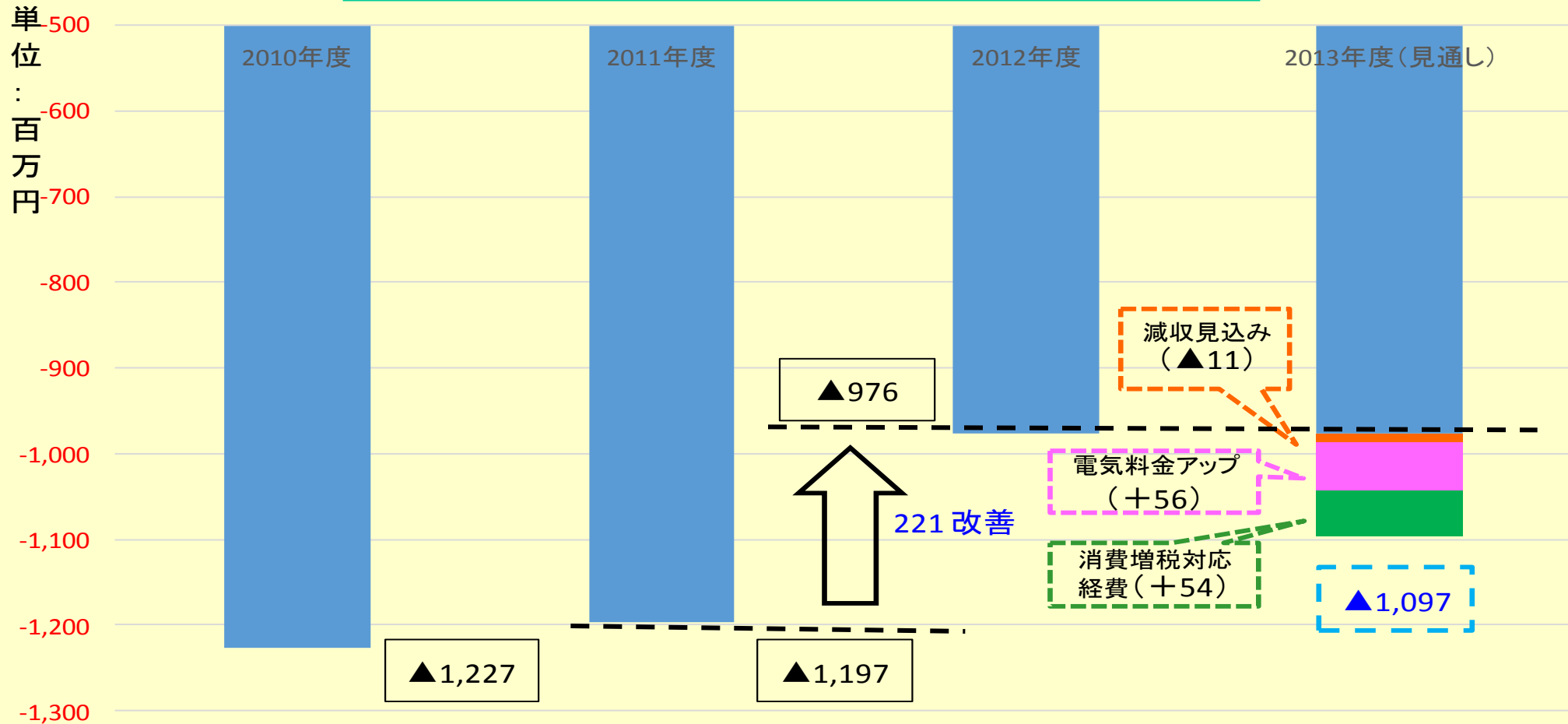


- 連携計画スタート前の直近3年間(2007~2009年度)とスタート後を比べると、
- ▽ 定期外: 減収率が緩和する傾向(特に、今年度は景気の後押しもあり大きく緩和)
 - ▽ 通勤定期: 昨年度までの減収率はスタート前とほぼ同水準で推移
今年度は景気回復の後押しなどにより減収率が緩和する傾向
 - ▽ 通学定期: 西鈴蘭台への2度の高校仮移転による影響を控除すれば、減収率はスタート前とほぼ同水準で推移
- ⇒ 上記のとおり多少緩和の傾向は見られるものの、**運輸収入は下げ止まらず、現在まで減収基調が継続。**

粟生線・運輸収入の直近推移等



粟生線・経常利益の直近推移等



- 「**粟生線の支援スキーム**」の効果等により、2012年度の粟生線の経常損益は対前年で**221百万円の改善**。
⇒ 12年連続で10億円超の経常赤字は何とか回避。
- しかしながら、2013年度は支援スキーム策定時に織り込んでいなかった電気料金のアップと消費増税対応経費の費用増があり、それらに今年度の減収見込み分を加味すると、**2012年度の改善効果は半分以下に縮小し、今年度の経常赤字は前年度より悪化し、再び10億円超の水準**。
⇒ **赤字幅を縮減していくには、追加の収支改善策が必要かつ急務な状況**。

当社の基本的な考え方

- 栗生線の維持・存続を図ることは、一民間企業の経営努力の範囲を超えており、当社の自助努力だけでは不可能。
 - ⇔ 鉄道全線が仮に黒字になっても、栗生線に大きな赤字が残る限り栗生線問題はなくなる。
- 栗生線の維持・存続を図っていくためには、栗生線の利用促進や同線に係る資産保有コストの軽減等により収支を改善することが大前提。
 - ⇔ それには、沿線地域内のバス網を鉄道駅を起終点としたバス網に再編(フィーダー(バス)輸送を充実)し、可能な限り沿線住民に鉄道をご利用いただくことや、上下分離等の事業構造の変更などを講じていくこと等が不可欠であり、こうした施策なくして収支を改善していくことは不可能である。
- これらを実現していくには、沿線住民の主体的かつ前向きな協力と関係自治体の強力なサポートが不可欠(沿線住民と関係自治体が「鉄道は自分たちや地域のために絶対に残さなければならない」との意識を持っていただくことが大前提)。

2013年度・事業計画の取組結果とその評価等

- 第2次連携計画の目標 700万人台を達成するためには、2013年度の輸送員は対前年度+33万人が必要であったが、2月末時点で662万人の見込（西鈴蘭台への高校仮移転の特殊要因を控除すれば、実態は約650万人の水準）。
⇒ これは、**計画目標よりも▲38万人、前年実績よりも▲5万人**。
- 2013年度よりスタートした**最重要施策「通勤ComeBack補助」**による利用者数は、見込よりも**大幅に下振れ**（目標20万人⇒1.8万人）
第2次計画では、2014年度以降も同施策による効果を大きく見込んでいる（22～27万人）ため、来年度以降の事業計画にかなりのマイナスの影響を及ぼすことは必至。
⇒ 挽回策の目途が立たなければ、第2次計画は初年度で“**実質破綻**”。
 - ↳ 来年度も粟生線の利用者数が**目標の700万人台を下回り、より減少していく**というのは到底受け入れられない。
 - ⇒ 支援スキームの前提が崩れることになるため、スキームの見直しに発展していくことになる（=**支える仕組みの見直しが必要**）。

当社からの連携計画等の見直し提案(1/6)

■前頁のような状況の打開等を目指して、当社から「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第7条に基づき、第2次連携計画の見直し等を以下の(1)～(5)のとおり提案させていただきたい。

これらの見直しにより、計画目標700万人台の実現に繋がっていききたい。
また、この見直しは2014年度上半期末を目途に進めていいただきたい。

(1) 第2次連携計画の見直し

〈a〉計画目標を大幅に下回っている状況を踏まえ、第2次計画に掲げた重点方針①～③について、目に見える形で推進・実施されるよう(具体的な施策の前倒しかつ迅速な展開が図られるよう)見直す。

〈第2次連携計画・重点方針〉

①:「通勤定期利用者の拡大」施策

②:「沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動」の展開

③:「駅中心のまちづくり」の検討

〈b〉今般の活性化・再生法の改正(2014年10月施行予定)主旨・内容を可能な限り反映させるよう見直す。

当社からの連携計画等の見直し提案(2/6)

- 重点方針①:「通勤定期利用者の拡大」施策に関しては、次の見直しを提案する。
- 今般の活性化・再生法の改正主旨等を踏まえ、地域全体を見渡して最適な交通手段を有機的に組み合わせた公共交通ネットワークを再構築する。具体的には、鉄道駅を拠点(起終点)とした公共交通体系へ再構築する。そのために、まずは、そうした再構築をする旨を連携計画に定める(『地域公共交通再編事業』の実施を明記する)。そのうえで、再編事業を実施または実施を促進するための『地域公共交通再編実施計画』を年度内を目途に作成し、国交省の認定を得る。
 - ⇔ 再編実施計画を作成する際の検討材料とするため、既存の利用者の利便性向上や新規利用者の創出を企図して、社会実験の形で住宅地と駅との間での無料シャトルバスを運行する。
 - ⇒ このうち、新たに粟生線通勤に転換された方については、「通勤ComeBack補助制度」により支援していく。
 - ⇔ また、駅へのアクセス改善を短期的に実現するため、既設のバス路線のダイヤ改善・ダイヤ調整等を具体的に検討・実施する。

当社からの連携計画等の見直し提案(3/6)

- 重点方針②:「沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動の展開」に関しては、次の見直しを提案する。
- 沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動とはなっていない現状を踏まえ、粟生線を取り巻く多様な関係者・団体等の「参画＋協働＋役割分担」を促す取組・施策等を進めていく。
 - ⇔ まずは、(2)協議会の委員等の見直し(P13参照)により、多様な関係者・団体等の協議会への参画を図る。
 - ⇔ そのうえで、新たな協議会の構成団体(沿線地域の住民団体、学校関係者、経済団体、観光協会など)や市民応援団などによる主体的・具体的な取組内容(粟生線の利用促進・利用啓発・情報発信など)およびその目標・効果等を連携計画に謳い、一定の役割分担を行う。また、他の団体等の取組に対しても、相互に参加・協力・連携等を図っていく。
 - ⇔ さらに、連携計画の実効性を高める新たな仕組みの一つとして、協議会とは別に、各種団体の実務者で構成するWG(P13参照)を設立・活用していく。

当社からの連携計画等の見直し提案(4/6)

■重点方針③:「駅中心のまちづくり」の検討に関しては、次の見直しを提案する。

■駅中心のまちづくりの検討や具体化が進んでいない現状、また今般の活性化・再生法の改正主旨等を踏まえ、まずは、「**駅を中心としたまちづくり**」を**推進する旨を沿線3市の総合計画や都市計画マスタープランなどの上位計画に定める。**

並行して、第2次計画・方針7に記載された内容について、**短期的に実施するまちづくり**(緑が丘駅前地区の用途変更による定住促進など)と**中長期間かけて実現するまちづくり**(小野・志染駅等の駅前・駅周辺への市民サービス施設の集積など)に**整理・分類**するとともに、**既存ストックを活用する取組**(三木・小野駅の空きスペースの活用や小野駅前商店街の活性化など)と**新規のストックを整備していく取組**(駅前周辺での新たな住宅地や事業用地の開発など)に分類するなど、こうした見直しを行うことにより、**検討内容や実施時期を具体化・明確化し、計画的な推進を図っていく。**

当社からの連携計画等の見直し提案(5/6)

(2) 協議会の委員等の見直し

▽ 粟生線を取り巻く多様な関係者・団体の代表(学校関係者や経済団体、観光協会、市民応援団等)や公募市民などを委員に追加する。

▽ 兵庫県をオブザーバーから委員に変更する。

⇔ 今般の活性化・再生法の改正主旨に整合させる。

▽ 協議会とは別に、協議会の構成団体などの実務者が幅広い意見交換や利用促進・利用啓発・情報発信等を検討・実行していくための組織を構築する。

取組状況を
適時協議会
へ報告

- ・ 通勤定期WG: 公的職員・教職員を対象に通勤定期利用増の活動
- ・ 観光振興WG: 沿線地域の観光資源、イベント等を活かした集客活動
- ・ 広報啓発WG: 粟生線に関する広報、利用啓発の活動

(3) 協議会の委員報酬の見直し

▽ 今まで以上に沿線地域による主体的な取組・参画が重要であることを勘案し、来年度から当面の間、委員報酬は無報酬に見直す。

当社からの連携計画等の見直し提案(6/6)

(4) 協議会の事務局の見直し

▽協議会に係る全ての運營業務は、事務局である沿線市が行う。

⇒ 協議会発足以来、当社が事務局機能の相当分を代替してきたが、本来の協議会運営の形に復し、今後は主催者である沿線市が中心となった協議会運営、連携計画の策定・実施に転換していく。

⇔ 今般の活性化・再生法の改正主旨に整合させる。

(5) 協議会の事業費等の見直し

▽協議会は、(i)沿線市や沿線住民団体などの地域が主体となって実施する利用促進、(ii)沿線住民の新規需要を喚起する利用啓発、(iii)粟生線問題に関する情報発信、等に対し重点的・優先的に補助していく。

⇔ 2014年度以降は、当社・営業活動への支援(トレインフェスティバル等の当社イベントや企画乗車券等に係る案内告知経費への補助など)については、協議会事業費の優先順位を劣後させる。

⇔ 併せて、事業費負担についても見直す。