

第25回神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

〔 日 時：平成27年7月13日（月）15：00～17：00
場 所：三木市中央公民館 4階 大ホール

開 会

1 「第23回神戸電鉄粟生線活性化協議会」議事録の確認

2 「第24回神戸電鉄粟生線活性化協議会」議事録の確認

- ・第23回、第24回の議事概要について、修正があれば事務局へ連絡をいただくよう座長から説明があった。

3 議事及び報告事項

(1) 議事1号 委員の交代について（資料3に基づき説明）

- ・事務局から委員の交代についての報告があり承認された。

(2) 委員の増員の進捗状況について（資料9に基づき説明）

- ・粟生線の利用促進には特に通勤や通学の定期利用者を拡大する必要がある、定期利用が想定される高校や経済団体等の関係者にも協議会に参画いただき、多様な意見を反映していきたい。
- ・学校関係者として三木高校、三木北高校、三木東高校及び小野高校、経済団体として神戸、三木及び小野の商工会議所へ参画を依頼する。
- ・承認いただいた団体と事務局で調整の上、数団体に次回協議会から委員として参画いただく予定である。

(3) 議事2号 平成26年度歳入歳出決算及び監査報告（資料4に基づき説明）

- ・平成26年度決算について事務局から説明があり、監事から適正である旨報告があった。

(4) 協議会の取組状況について（資料10に基づき説明）

- ・昨年度から粟生線活性化セミナーやシンポジウムの開催、学校関係者との意見交換会を実施してきた。
- ・三木市では出張時の率先利用を図るため、回数券を一括購入し、各課に配布している。平成26年度に1,044枚、平成27年度の4月から6月までで227枚の使用となっている。
- ・ガイドブック「駅近グルメ」の発行に合わせてグルメスタンプラリーを3月21日から5月10日まで開催した。63名から応募いただき、当選者には商品を発送済みである。「駅近グルメ」については、沿線のガイ

ドブックとして利用促進に寄与できたものと考えている。

- ・7月1日から協議会のホームページをリニューアルしている。沿線の活動を広く発信することを目的に、①メッセージボード、②サポーターズクラブの専用ページ、③しんちゃん放送局を新設した。
- ・「栗生線乗ろうDAY!プログラム」では、地域主催のイベントとして、利用者の願いごとが書かれた星形ステッカーで車内を装飾する「星に願いを☆星空列車」を6月28日に運行し、31名が参加した。
- ・サポーターズクラブの会員数については、6月30日現在で2,052人、特別会員数303口である。
- ・6月28日に第7回のサポーターズクラブの集いを開催した。14名のサポーターに参加いただき、「今後のクラブのあり方」や「今後のクラブの活動方針」について意見交換を行うとともに、栗生線を応援する自主的な取組について様々な意見が出された。
- ・「栗生線ブログ駅長」では、新規2名を加えた5名にブログ駅長として活動いただいている。
- ・栗生線カムバック補助金については、平成26年度の申込者数は7名であった。
- ・その他、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等について、資料を基に報告があった。
- ・取組状況について報告した後、議事2号の決算内容について承認された。

⇒サポーターズクラブの会員規模が少しずつ縮小している。今後どうしていくかについて、議論していく必要があるだろう。(座長)

(5) 議事3号 平成27年度歳入歳出予算(案)について (資料5に基づき説明)

- ・平成27年度予算(案)について説明し、本議案は承認された。

(6) 栗生線利活用方策検討の進捗状況について(資料11に基づき説明)

- ・神戸電鉄栗生線活性化協議会の部会として神戸電鉄栗生線利活用方策検討委員会を設置し、6/29(月)に第1回委員会を開催した。
- ・委員会での検討内容を活性化協議会へ報告し、協議会から検討内容に対する意見を聞くというサイクルで検討を進める。
- ・兵庫県立大学の兒山教授を委員長とし、行政関係者や神戸電鉄、北条鉄道と共に議論を進める。
- ・利用者数減少の要因分析、乗降者数の今後の動向分析を行い、どうすれば

利用者数が増えていくのか、そのための利活用方策の検討を行った上で、乗降者数の将来予測を行う。

- ・計4回の委員会を開催し、年内を目途に協議会への報告書を作成する。

(7) 議事4号 神戸電鉄粟生線活性化協議会規約等の変更について

(資料6に基づき説明)

- ・事務局から事務所並びに事務局の記載内容に関する協議会規約の変更についての報告があり承認された。

(8) 議事5号 サポートーズクラブ会則等の変更について

(資料7に基づき説明)

- ・サポートーズクラブの会員の期間を年度に統一すること、また、これまで協議会主導で活動していたものを、地元主体の活動組織に変えていきたいという趣旨で変更するものである。
- ・議事5号の変更内容について説明し、本議案は承認された。

(9) 議事6号 会長の選出について

- ・三木市増田委員から、増田委員から藪本市長への委員交代の動議があり承認された。
- ・協議会の会長選出について意見交換を行った結果、藪本委員が推薦され、会長に就任した。

○会長から就任に伴う挨拶と協議会への提案がなされた。

- ・現在の協議会は、新法においては任意の協議会であるため、法定協議会へ移行し、粟生線存続に向けての取組を国をも巻き込んで議論していきたい。協議会の事業については、PDCAサイクルを導入し、チェック機能を高め、実効性のある事業を実施していく。
- ・利用促進だけでは限界があるため、協議会とは別途の組織を立ち上げ、例えば上下分離方式や分社化など、粟生線を存続させるための抜本的な改革や新たな支援フレームが必要かどうかを議論する場を設けることを提案する。
- ・同協議に当たっては、沿線3市の首長クラスや兵庫県、神戸電鉄、経営分析の専門家や学識経験者の参加が必要と考えている。
- ・粟生線を残すためには小手先の施策では残らない。通勤利用や通学利用を増やすため、粟生駅や新開地駅での相互乗り入れの可能性（技術的に可能かどうか）についても検討したい。
- ・地方創生の観点から、沿線市以外の加東市、加西市、西脇市、多可町とも

協力し、地場産業や観光産業等、北播磨地域全体の活性化を図っていききたい。

(10) 利用者の推移について（資料8に基づき説明）

○平成26年度輸送人員について

- ・平成25年度には消費税率変更に伴う先買い、高校の一時移転、平成26年2月の降雪など、輸送人員を嵩上げする特殊要因があり、その反動減から粟生線全線の輸送人員は年間656万人、対前年度比 $\Delta 2.5\%$ 、16万人の減であった。
- ・定期外は粟生線、全線ともに対前年比マイナスで推移しているが、雇用情勢の改善によって定期外から定期に移ったという側面もあるため、今後の推移をみていく必要がある。
- ・定期については、路線別で見ると、通勤定期では有馬線が $\Delta 0.6\%$ 、三田線が $+2.3\%$ 、公園都市線が $+3.6\%$ と比較的堅調に推移している。ただし、三田線、公園都市線については有馬線と比べると全線に占める割合が少ないため、全線では $\Delta 0.2\%$ となっている。
- ・通学定期は全線共に厳しい状況が続いており、有馬線が $\Delta 3.7\%$ 、三田線が $\Delta 4.2\%$ 、公園都市線が $\Delta 9.0\%$ 、全線が $\Delta 4.6\%$ であった。

○平成27年度輸送人員について

- ・神鉄シーパスワン（10日間フリーパス）が好調であり、粟生線及び全線の定期外の利用者増に大きく寄与している。一方、三木市の神戸電鉄福祉パス（8日間フリーパス）が廃止された影響で6月は減少となっている。
- ・定期については、他社線との連絡定期が1か月遅れで計上されるため、他社線における消費税率変更に伴う先買いの反動減の影響が4月に発現している。
- ・一方、通学定期は、消費税率変更に伴う先買いの反動増の影響が6月に発現している（平成26年は消費税率変更前の3月に学期定期を購入された方が多く、3月から5月に計上していたが、今年は4月に入ってから購入された方が多く、4月から6月の計上となった。そのため6月が大幅なプラスとなっている。）。

4 その他

○粟生線の相互乗り入れに関する三木市長からの提案について（神戸電鉄）

- ・委員の多くは、技術上の問題についてご存知ないと思われるので、補足させていただく。北条鉄道との乗り入れについて、神戸電鉄は電化であり、北条鉄道は非電化である。粟生線にディーゼル車を走らせることができない

いか過去に検討したが、粟生線は勾配がきつく、国内で販売されているディーゼル車では走行することができないので新たな車両を開発する必要がある。

- 新たな車両の開発には多額の費用が必要となるし、神戸電鉄線では保安装置としてATSを搭載しているが、北条鉄道にも同じ装置を整備する必要があり、これにも多額の費用が必要である。
- 新開地での乗り換えについては、利用者にとって不便であることは承知しており、50年近く前から何度か検討をしている。神戸高速線に乗り入れようとする、長田付近から地下へ潜り、大開あたりへ迂回した上で新開地へ接続することになる。詳細な検討はしていないが、概算で数百億円かかると考えている。
- 加えて、神戸電鉄は狭軌、阪急・阪神は標準軌である。両方の軌道を走行できるフリーゲージトレインなど、軌道幅の問題を解決するための車両を新設する必要があるほか、相手先との協議・調整も要するため、実現には課題が大きいと考えている。
- そういった技術面、資金面での課題を克服してでも、検討していく覚悟があるのか、また他の自治体も同じように思っておられるのかについて、事務局で整理してほしい。

⇒思い切ったことを考えていかなければ残せないと思う。(会長)

- ドイツでは、路面電車がそのまま在来鉄道路線を走行するサービス実現のため、交直両用の複電圧車を開発してこれを実現している。例えば、ザールブリュッケンでは、在来線が交流15,000V、市内線は直流750Vである。このように、大切なのは目的に対してどこまでお金をかけるのか、またはかけないのかを議論することである。(座長)

- 法改正を踏まえて新たな協議会をつくるということであるが、形成計画への移行は手続き的には難しいものではなく、形成計画をつくるという意味、すなわち地域の交通の未来のあり方を考えるということが重要である。また、形成計画の策定が、必ずしも国の支援に直結するものではないことも留意した上で、地域の交通のあり方について、協議会でよく議論していただきたい。(近畿運輸局)

- 5年前から委員として協議会に参画しているが、今回の会長の言葉は心に残った。新開地の駅をどうかしてほしいというのは住民が思っていることである。これまで、通勤や通学時に利用するトイレや駅的美装化につい

て発言をしていたが、共感が得られなかった。栄駅を利用しているが綺麗になったのを見たことがない。利用してもらうためにはまずは駅と駅の周辺を気持ちよく使えるようにするのが一番だと思っている。首長が集まって議論をし、神戸電鉄にも努力していただいて、活性化にも取り組んでいただき、住民が良かったなと思える対策を講じてほしい。(中野委員)

- ・議論を前に進めるには政治的な判断を伴うものもあり、首長が集まる場を設ける必要があると考えている。政治の力や国を巻き込んで進めないと議論は前に進まない。(会長)

閉 会

第25回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 出席者（敬称略）

○委員

氏名	役職	出欠
尾田 博明	兵庫県 県土整備部 県土企画局長	
岩橋 哲哉	神戸市 住宅都市局 計画部長	
藪本 吉秀	三木市長	
藤井 大	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	
藤本 保明	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	
赤松 敬一	元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	
正司 健一	神戸大学 学長顧問	

○オブザーバー

氏名	役職	出欠
北川 健司	国土交通省 近畿運輸局交通政策部 交通企画課長	
柳井 達雄	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長	
西川 俊信	兵庫県 神戸県民センター 県民交流室長	欠席
藪本 訓弘	兵庫県 北播磨県民局 県民交流室長	欠席
山口 隆喜	神戸市西区 まちづくり推進部 まちづくり課長	

(役職は平成27年7月13日現在)