

## 第29回神戸電鉄粟生線活性化協議会 会議録

〔日 時：平成28年12月26日（金）15：10～17：25  
場 所：三木市役所 5階 大会議室〕

### 1 開 会

（事務局）

それでは失礼いたします。

定刻となりましたので、ただいまから第29回神戸電鉄粟生線活性化協議会を開催いたします。私は、協議会事務局の三木市まちづくり部部長の〇〇と申します。よろしくお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、本協議会の会長であります藪本三木市長に御挨拶をお願いいたします。

（会長）

皆さん、こんにちは。年の瀬も迫ってまいりまして、あとわずかで年末を迎えるわけでございます。今日はお足元の悪い中、今年に入りましてから第4回目の活性化協議会を開催させていただきたい、このように思っております。

前回は8月に協議会を設けさせていただきまして、主に国交省等本省への要望項目などにつきまして御協議を賜ったわけでございます。先だつては、末松国土交通副大臣をはじめ、国交省の幹部の方に私どもの活動という形の取組方、また、国としての支援なり助言というような形の中で、要請活動を行わさせていただいたしだいでございます。

本日は、形成計画につきまして、特にまちづくりとこの公共交通網とのあり方をどのようにしていくのかということについて、本年度形成計画についての部会を設ける中で、〇〇先生の方に部会長を務めていただいて、3回ほど開催をしていただいております。本当にありがとうございます。その内容についての報告を賜りまして、それについての協議をさせていただきたいというふうに思っております。

併せて、その前に、今年の1月には、いわゆる利活用方策の検討部会の方で、ビッグデータを用いての神鉄粟生線の利用者数というんでしょうか、そういうデータが出てきておったわけですが、この8月以降ですね、その間にいろいろ勉強会を事務方でやっていただいている間に、神戸電鉄様の方から、いわゆる実利用者数という報告を賜ったわけですが、平成27年度についてのデータであったわけですが、ならば出せる範囲でということ、過去5年ほど遡ってどのような状況になっているのか、参考までに御提示を、私ども事務局が活性化協議会として神戸

電鉄様の方に求めさせていただいております。その状況につきましても、まずは最初、報告をしていただいて、それを踏まえた中で、この形成計画についての議論に入らせていただきたいと思いますと思っております。

そして最後の方では、ちょうど今年度末をもって、いわゆる5か年の財政支援フレームの期間が満了するわけでございます。それを踏まえる中で、この協議会と直接は、この協議会は利用人員をどのように増やしていくのかというのが本旨本願になるわけでございますが、委員の皆様方も関心のおありのところだと思いますので、今の段階での今後の神鉄粟生線に対する支援のあり方というものについての考え方について報告をしていただければな。そのようなところが、今日の主な報告事項、あるいは協議事項でございますので、よろしく御議論を賜りたい、御意見を賜りたい、このように思うしだいでございます。

それでは、座らせてやらせていただきたいと思います。お手元にお配りしております議事次第に沿って会議を進めさせていただきたいと存じます。最初は報告事項ということで・・・。

(事務局)

会長、出欠状況だけ御報告させていただいてよろしいですか。

(会長)

ああ、申し訳ございません。

(事務局)

ありがとうございます。

初めに本協議会の出欠状況について御報告をいたします。まず、人事異動によりまして、オブザーバーでございます国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長が交代されまして、本日、〇〇課長様のほうにお越しをいただいております。

(オブザーバー)

国土交通省近畿運輸局の〇〇でございます。どうぞよろしく願いいたします。

(事務局)

よろしく願いいたします。

本日の出席状況につきましては、欠席委員が小野市の〇〇委員、神戸市建設局の〇〇委員、兵庫県神戸西警察署の〇〇委員、兵庫県三木警察署〇〇委員並びに押部谷町連合自治会協議会会長の〇〇委員、それから兵庫県

小野高等学校教諭の〇〇委員、神戸商工会議所常務理事の〇〇委員、小野市商工会議所専務理事の〇〇委員、10名の方が欠席となっております。

併せまして、オブザーバーにつきましては、兵庫県北播磨県民局県民交流室長の〇〇オブザーバー並びに兵庫県神戸県民センター県民交流室長の〇〇オブザーバー、この2名の方が御欠席となっております。

なお、本協議会につきましては、委員25名でございます。本日の出席は15名となっております、過半数以上の出席をいただいております。協議会規約第8条第4項の規定によりまして、本会議は成立していることを御報告いたします。

それでは、会長よろしくお願いたします。

(会長)

すみませんでした。

## 2 報告事項

### 神戸電鉄粟生線の利用者数について

(会長)

それでは、第1番の報告事項の方で、さきほども申し上げましたけども、神戸電鉄粟生線の利用者数につきまして、新たなデータというんでしょうか、実利用者数という形で、今までビッグデータという数字が県の方から報告をいただいたのが今年の1月のことでございますが、さきほども申し上げましたように、勉強会をやっている中で、27年度に実利用者数という捉え方も可能だということで神戸電鉄さんの方からお出しいただき、それならば過去5年ほどに遡って、どのような傾向なのか、お教え賜りたいということで、当協議会として求めさせていただいたところがございますので、資料1に基づきまして〇〇さんの方から御説明いただければと思っております。よろしくお願いたします。

(〇〇委員)

それでは、資料1に基づきまして、利用者数について御説明申し上げます。1月の協議会で、利活用方策検討委員会の中で、ビッグデータに基づく利用者数を御報告したところ、これまで私どもから御報告してきた人数と異なるということがありまして、今回、このビッグデータにつきましては、新開地で接続している他の会社からデータをもらえないと完全な形では分析できないんですけれども、当社の中でも分析できる部分があって、これがほぼ実利用者だというデータが求められますので、それで同じように分析した場合に、5年間どうなっているというものを outs させていただきました。

併せて、その計上の基準であるとか、どういうデータが得られて、どう分析してこうなっているのかというのを、法定協議会移行後、御説明する機会もございませんでしたので、今日はちょっと御説明させていただきたいと思っておりますので、よろしく申し上げます。

まず、資料1は、書いてあるところはちょっと飛ばしまして、グラフを見ていただきますと、ビッグデータと同様に、当社が把握している実利用者数とこれまで報告してきた、赤い線で表示されている輸送人数、5年間どういう推移になっていたかということグラフで示しております。

いずれも、年度が進むに当たって人数が減っているというところでありますけれども、大体のトレンドはほぼ一緒だというふうに捉えていただけたらと思います。じゃあ、この200万人程の人数の差は、どういうこと出ているのかということでございますけれども、それは次ページ以降で御説明させていただきます。

次のページに行ってくださいと、これまで当社が予想人数ということで御報告してきた人数のカウントの仕方が書いてあります。これも単純に切符や定期券、これを購入されたその情報に基づいて輸送人数をカウントしていますということであります。具体的には、表に落としておるんですけども、普通券ですと、普通券は切符ですけれども、駅で切符を買われますと、その購入情報、1人の方が切符を1枚買われたという情報が入ります。その1人ということと、どこの駅で買った、緑が丘駅で買うと、緑が丘駅に1人輸送人数を張り付ける。それを合計していきますから、路線別でいうと、緑が丘駅は粟生線ですので、粟生線に1人乗ったという形でカウントしています。

これが右側の粟生線と湊川で往復する場合がありますと、行きは、粟生と湊川の往復でいうと、粟生駅で買ってますから、粟生線に1人計上される。帰りは、湊川で1人買ってますので、有馬線に1人が計上されると。有馬線と粟生線にまたがる御利用では、行きと帰りで計上される線が異なると、こういうような形になっている。

次に回数券ですけれども、これはN回使える回数券はそれを購入した時にN人分の利用があったということで、購入した駅の属する路線に案分するというので、例えば志染駅で買うと志染駅にN人分するというので案分される。ただ、ちょっとこれに関係なくですね、粟生線の施策でやっているものについては、全て粟生線上に計上するというルールがございますので、三木市様で回数券を御出張用で購入いただいておりますけれども、こういうものについては全て粟生線の輸送人数に数えているということですので。

定期券なんですけれども、定期券は、これは一月当たり60人を、30人が1日当たり2回乗ったということで、60人を購入期間に合わせて各

月に計上する。これは、購入区間の両端駅が分かれますので、両端駅に乗っけてということで、一月当たりで粟生と湊川の往復利用の定期券の場合は、粟生線に30人、有馬線に30人というようなカウントをさせていただいています。

あと、企画乗車券ですけれども、N日分使える企画乗車券については、1日当たり2回乗ったということで、2Nという人数をその購入駅、企画券の場合は売店でも売ってますんで、売店なども含めて購入駅に案分しています。ただ、本社で売ったとか、新開地の売店で売ったとか、これは購入する駅が路線にひも付いてないところの分については、欄外に記載しています定期外の路線別利用割合、これで案分することとしていると。

さきほどの回数券と同じように、三木市様の神戸電鉄福祉パスは全て、神戸市さんの神鉄シーパスワン、これは全体の20%、これは粟生線に配付するというルールで計上させていただいています。

次に、ICカード、すずらんカード、これは利用が終わった時にお金をお支払いいただくということで、これは利用時に降車駅の属する路線に1人を案分するというので、これも1往復当たり、粟生と湊川でしたら粟生線に1人、有馬線に1人という計算の仕方になっております。

他社局で降車の場合は、そのルート上の接続駅、これも湊川か谷上しかございませんので、これは有馬線に計上される、そういうふうに案分しています。

無償券については、これはもう購入時も計上しないですし、利用時も計上しないということで、当社の統計上は、無償利用は現れてこないというふうになっております。簡単に言いますと、粟生線と有馬線にまたがる利用については、粟生線、有馬線、往復で泣き別れになっているというのが当社の輸送人員の数え方になっています。

これに対して、次のページの改札機データによる実利用者数の把握についてということですが、これは1乗車ごとの移動の履歴が取れるようになっております。この表は、ちょっとイメージで、実際は数字とか記号が並んでいるので、こんなに理路整然に並んでいるわけじゃないんですけども、それを解析しますとこういうふうにみえますということで、さきほどの表と違って、右側に券種が書いてありますが、券種のいかんにかかわらず、何月何日にどこの社のどこの駅から何時に乗車して、どこの社のどこの駅に何時に降りたというような形でデータが把握できます。

これを解析しますと、実際の利用者数ということになってきますが、ただ、線別で利用者数をみますと、1回、粟生線と有馬線をまたがる利用の場合は、どちらも1人ずつ数えるということになりますから、実際は1人で1回乗っているというような利用であっても、その人が有馬線と粟生線に乗ったということになるから、1人2回の乗車人数になっている、倍の数

になると。単純に合計しちゃうと、そういうことになってしまいますよということでは、ちょっと留意が必要です。

それと、このデータで1点だけお断りなんですけれども、欄外にアスタリスクが付けてあります。降車駅が他社局の場合、ICカード以外での移動では降車情報が取得できない。これは当社線の降車であれば、当社の改札機が降りたということ捕捉しているんですけれども、他社に行った場合は、新開地を通過して、当社ではそこを通過したという履歴がないまま他社局の改札機で降車データが捕捉されます。他社局で捕捉される降車データについては、当社がデータを提供してもらわないと分からないということですので、このデータは得られません。得られないので、反対に当社で降りていただいた他社局からのデータがある場合には、普通、皆さん移動されるとき、行って帰って来られますから、反対の移動もあつたらうということ、その分、同じ数を反対の移動があつたとして数をカウントさせていただいて、実利用者数にカウントさせていただいています。ここは、1つ想定が、いわゆる前提条件が入っていますので、そこだけちょっと御注意いただければと思います。

それを求めて復元したのが最後のページということでございますが、まず1つ目の表は、これは利活用方策のビッグデータの利用人数の御報告があつた時と同じ表でございます。左側に乗車の線が書いてあつて、右側に降車の線が書いてあつると。左側の粟生線というところの行をみていただいて、2つ目の有馬線というところに112万7,172人というのがあります。これは粟生線で乗られて有馬線で降りられたという形で、そういうふうに表をみていただいたらと思います。

これで見ますと、乗車と降車の合計をみていただきますと、全部の利用者数は合計と合計の交わるころ、3,646万5,977、これが当社線を線区関係なく乗った場合の御利用人数であると。これに対して粟生線の御利用人数なんですけれども、次の線区別のお話をさせてもらうと、2の項目に行っていたきたいんですが、粟生線は実利用者841万8,862人ということでもありますけれども、これは上の表の乗車駅粟生線の一番右側に504万8,405人、これは粟生線から出発された方のデータ。

一方、その隣に513万3,711人というイラストの数字がありますが、これは上の表の降車駅粟生線の縦列、これをみていただくと、この数字が出ておりますけれども、どこから来たか分からないけれども粟生線で降りられた方、これを合計したもの。これを合計しますと、粟生線乗車と粟生線降車のところが2回カウントされますので、ここを引いた数字が841万8,862人ということでございます。

同様にカウントしていくんですけれども、例えば有馬線の場合はですね、有馬線の横の行と有馬線の縦の列、これを単純に合算してさきほどのよう

にクロスするところを引きますと、これは有馬線で乗り降りした人ということになるんですけど、それに加えて有馬線の利用ということであれば、有馬線を通じた人がいるんですね。2,914万1,742人という数字が入っておりますが、この数字につきましては、さきほどのような粟生線と同じような求め方にプラスして、例えば乗車駅粟生線から降車駅三田線、8万5,754人おられますけれども、こういう数字も足し込んでいます。

これは当然、粟生線から三田線に行くためには、途中の有馬線を通じないといけないわけですから、そういった数字を足し込むと、有馬線の合計はトータルで2,900万人になると。同様の計算を三田線も公園都市線でもやってみますと、総トータルでいうと5,163万4,645人。これは、当社線を利用した人を路線ごとにそれぞれ利用した人の数を数えてトータルすると、こういう数字になりますということで、さきほどちょっとそういう数え方をして、単純に路線を積み上げると人数が多くなりますよと申し上げたんですけど、この数字の差はそういうことであります。

横側の括弧で書いてあるやつですけども、括弧で書いてる分は、従来からの当社の数え方によるものということで、比較していただいたら、大体同じぐらいのパーセンテージで応分になっているというふうにみていただきたいと思います。

3番目のところが、更に細かに、数字、データでございますけれども、粟生線の各駅ごとに、じゃあ乗降がどうなってるんだということを示しております。

この表の2列目に、粟⇄粟ということで矢印が入ってますけれども、これは粟生線の駅で乗って、欄外に注釈を付けておりますけれども、粟生線内で乗り降りに伴い当該駅で乗降した人の数。その隣の有⇒粟というところについては、これは有馬線から粟生線で降りた人、この数。次のところは逆で、粟生線から有馬線に行った人ということで、それらを合計した各駅の計があって、それが全体の利用の中でどれぐらいのパーセンテージを占めているかというような表になってございます。

これをみますと、粟生線の利用、乗降が粟生線経路のどこをみますと、乗降の合計でいうと1,018万2,116人に対して、神戸市内が47.2%、三木市内が36.8%、小野市内が16.0%という割合になっているということが、この表から読み取れるということと、あと、さきほどちょっと数字の差が出てるところで御説明しましたけれども、有馬線から粟生、あるいは粟生線から有馬というようなところの数字が非常に多くなってございます。ちょっと数字は書いておりませんが、神戸市域でいうと乗降の84%が有馬線と粟生線にまたがる利用、三木市でいいますと55%が両線にまたがる、小野市でいうと34%が両線にまたがる利用ということが、このデータからいえると。

こういったことで、詳細なデータを御提供できるようになっておりますので、今後につきましてはこういったデータを御提供させていただきながらですね、議論の活性化につなげていければと思っておりますので、よろしく申し上げます。以上でございます。

(会長)

どうもありがとうございました。さきほど詳しい御説明があったわけですが、平たく言いますと、従来、本協議会として用いてきた、いわゆる輸送人員というのが、券売機主義といいますかね、発売、購買というんでしょうか、そういう主義で捉えていった場合と、それからさきほど改札機主義、改札機ごとに捉えた実利用者という形で、この直近のデータ、平成27年ですかね、これをみますと、実利用者数の方が大体25%ほど、トータルでは数字が多くなってきております。我々の粟生線でいきますと30%ほどになっていると。単年で200万人の違いという形で、5年間で1千万人近い違いが出てきておるわけでございます。

折しもでございますが、この協議会として利活用方策の関係で、県の方に大変御迷惑をかけまして、いろいろ分析をしていただいた平成25年度のビッグデータが、たしか862万人だったと思いましたが、これは数字がちょっと出ておりませんので、できれば控えていただきたいんですが、平成25年度のこの青い線、実利用者数871万人だというふうにお伺いいたしております。県の方でのビッグデータの分析と、ほぼニアリーイコールの取り方が、数字が出てきておると。

ちなみに、従来のいわゆる輸送人員でいきますと、赤い線でいきますと、平成25年度は673万人ということでございます。

そういう形を受けまして報告を受けたわけですが、今日の議事事項の中での形成計画の中にも、いわゆるKPI、主要な指標という、目標指標という形で人員を何万人目標としていくのかというところとも大きく関わってくる報告事項でございますので、この件につきまして、委員さんの中の忌憚のない御意見を踏まえる中で、次の議事事項の方に進めてまいりたいと思っておりますので、今の説明をお伺いされて、何かちょっとこういう件について、再度こういう形で問い直してみたいとか、あるいはいろいろ御意見がありましたら、忌憚のない御意見を述べていただきたい、このように思っております。

(〇〇委員)

これで人数は一応計算方法の種類がようけあると、そういうのは分かりましたけども、いわゆるこれは料金は反映されていないんですか。この人数に応じた料金の案分というのは、これには表れてないということですか。



(〇〇委員)

料金の案分は、また違う形でなりますんで、料金は、それは乗られた方の距離の案分で、実際に乗った距離の案分で各線に配付しているということになります。

(〇〇委員)

単純に考えたらね、いわゆる200万人の差があれば、神鉄の平均乗車、220～30円ですか、そういうふうに聞いてます、それを掛けたものが、単純にその金額ではないと、料金収入ではないということですね。

(〇〇委員)

そうです。

(会長)

よろしいですか。

(〇〇委員)

はい。

(会長)

ありがとうございます。他に委員さんの方からないでしょうか。

(〇〇委員)

ちょっと2点、確認したいんですが、1点は理解しているので聞くんですけど、これ一部推定プロセスが入っていると思うんですけど、この作業で神鉄さん、どの程度の作業労働が追加でかかっているのかというのは、感覚的なものなのか分からないんですけど、少し教えていただきたいと思うのが1点と、もう一つは、国の報告ベースのやり方とこのやり方の違う点のところがですね、国ベースのやり方が切符の売り上げをベースにしているのでですね、費用に持っていったところがあるんですけど、こっち側のやり方の数字の変化をみて、売り上げの変化を推定してもですね、そんなに齟齬はないものか、場合によっては齟齬があるので、そこは注意しないといけないことがあるのか、そのあたり、教えていただければと思います。

(〇〇委員)

1点目の当社の応分負担のところですけども、まず単純にこのデータは、当社で取得する状態になっておりませんので、特別に抽出する必要が

あります。その抽出のプログラムを走らせてデータを取得するのに、データというのは膨大ですので数日かかると。まず、データを出してくる、要するに記号と数字の羅列のデータを解析して分析のできる状態にして出す、そこはもうオートマティックですけど、ただ単にパソコンの走らせてる時間が一昼夜以上かかるというのがまず1点。

で、出てくるものが、例えば最後の表の1というようなデータの、これは各駅ごとによってですね、46駅ほどございますけど、46駅のマトリックスの表で出てきますから、それを皆さんに見てもらう形に、その表を加工するというようなところで、またちょっと数日、あるいは人数を分けてやれば数時間でできるかもしれませんが、それぐらいの労務負担がかかっているというのが2点目の御回答でございます。

2点目の方で、データの留意点ですけれども、このデータは基本的には通過情報をそのまま使ってますんで、無償の利用が含まれています。無償の利用と分けることもできるんですけど、現状ではちょっと対応していません。またちょっと時間がかかるんで、今回は割愛をさせていただいています。労務負担が増えれば、まあまあできなくはないというところです。

あと、私どもも一応、じゃあ何か施策を打ったときに、例えば料金を改定したりとか、いろんな施策をやった時に、影響をみる時にどのデータを使うかというのと、こういうデータも使ったりしますんで、ただ、さきほど言ったようなものが含まれるとか、それともう一つ、これデータをみる時に、その1つの券で利用してたらいいんですけど、乗り継いでる場合は2つの券を利用しているんですが、データ上は1つの券でしかみてないです。つまり、定期で乗って、ふだん定期券を持っていらっしゃる方が乗り越して降りられた場合、それは定期で乗られていると定期の利用が全てだというデータ上の整理になっています。粟生と小野で定期を持っていらっしゃる方が、その方が湊川に行かれた。これは定期で粟生から湊川まで行ったというデータ上の整理になってますんで、そこはちょっと差異が、乗継ぎをされてる利用というのは、ごく少数なんですけれども、そこはデータ上の制約があって、最初に使われた券としてデータが把握されていますので、そういうところの差異があるので、そこに留意が必要だと。

ただ、総数として影響が無視できるほどの小さなレベルなんで、無視して分析することは可能ですけど、そういったところに留意する必要があるということだけ御回答させていただきます。

(会長)

今の関連で、2点。1点は、県の方にお伺いしたいんですが、ビッグデータを用いられての分析というのは、今、数日とか1週間近いお話があったんですが、それに比肩できないぐらいの、どれぐらいの時間がおかかり

になられたのか、やっぱりそれぐらいの時間でビッグデータの分析ができたのかということについてお伺いしたいのが1点です。

2点目は、これは神戸電鉄様の方に、関連という形で、こういうデータは、例えば料金云々という話もございましたけれど、例えば実際の運行状況とかを考えられて、運行状態の見直しとかですね、そういう場合にはどちらのデータをお使いになられてやっておられるのか、双方にお伺いしたいと思います。

(事務局)

兵庫県です。失礼します。昨年度ですね、利活用方策検討委員会の中でビッグデータの処理をした時の時間なんですけれども、昨年度は他社局のデータも入手しましてですね、他社局のデータのフォーマットと神戸電鉄さんのデータのフォーマットをすり合わせるという作業がありましたので、そこにはかなりの時間がかかりました。

ただ、一旦そのデータベースができてしまうと、さきほど神鉄さんがおっしゃられたように、1日から2日ぐらいのパソコン上での集計作業というのが発生しまして、おっしゃられたように各駅ごとの移動の表ができ上がりますので、そこから各線ごとの利用というのをまとめるような作業が発生するということで、神戸電鉄さんがおっしゃられたような作業量だったかなと思います。

(会長)

分かりました。ありがとうございます。

(〇〇委員)

このデータの活用とか、実際の輸送状況をみてダイヤを考えていくときどういうふうに行っているかということなんですけれども、まず基本は、私どもはやっぱり目で見て確認すると。データに頼らず、まず目で見て確認するというのを大事にしていますので、ダイヤ改正等をする場合は、乗降調査を実施します。実際に、どこどこの駅で何人この電車に乗っている、着いた時に何人乗って、出る時に何人乗っているというような形を調査日を決めてやりまして、それを基にダイヤを考えていくというのが基本のやり方です。

ただ、こういった形でデータが取れるようになってきておりますので、これは実際乗っている数とは違いますが、改札口を通過した時間が分かれますから、どの列車に何人乗ったかということも分かれますので、それで補足すると、補足に使っているというのが実情でございます。

(会長)

はい、分かりました。

他に、市民目線からみられて、利用者目線からみられて、この200万人のかい離が、理由は御説明を今、賜ったわけですが、5年で1千万人という、初めて我々とすれば、こういうデータをいただいた形になるわけですが、どのように、我々協議会としても目標数値という形の中で、今までは輸送人員一筋でやってきたわけですが、当協議会としても責任ある協議会でございますので、利用者様あるいは市民の皆様からみられて、実際利用しても、結果としてですが、カウントされない場合がある輸送人員という捉え方のほうが、市民目線からみて納得されやすいのか、いやそれじゃなくて、やはり実際利用されている実利用者数といったほうが、やはり市民にはなじみやすいんじゃないのかとか、このへんについて利用者の皆様方からみられたときの考え方として、ちょっと市民の皆様方、代表の皆様方の御意見を賜ればありがたいなと思っておりますが、〇〇さん、いかがでございますか。

(〇〇委員)

私も、本当に普通の主婦なんでね、今、神戸電鉄の方から数字をいろいろ言われても、何のこっちゃいなと。実際みてね、人数がそんなに増えたなんて思ったこともないし、だんだん団塊の世代の人がたくさんいらっしやって、私の息子なんか毎日ね、勝手にダイヤ改正されて、ものすごい早い時間に行かざるを得なくなって、すごく私、困ってるんですけどね。何でその電車をなくしたんやと。今、ダイヤ改正ね、何か仕様のあれで変えたと言ってたんですけど、その時間すごく使ってる方がたくさんいらっしやるのに、結局、乗継ぎの部分でね、新開地それからJR、その乗継ぎの便ですごくいい電車の時間をぱんと飛ばしてしまうような、神戸電鉄の都合で飛ばしてしまうようなことになって、非常に不便しているんですけど。

市民からみたらね、実利用者、本当に何か、ビッグデータか何か知りませんがもうみんな、住んでる人は分かっているとしますよ。もう高齢者になってきて、ベッドタウンでね、新興住宅地ができたのは本当に30年、40年も昔に、30代、40代の方々がおうちを買われて、それがもう70、80ね、もうあんまり電車に乗りませんもん。

申し訳ないですけど、神戸市はね、やっぱり福祉パスがありまして、神戸電鉄は福祉パスの「パ」の字ありませんからね、やっぱりバスに乗りますよね。こういうのを言うとね、あれなんですけども、どの駅にしたって、高齢者のね、足の悪い人に優しい駅づくりではないですし、着いた新開地も狭い階段で、全然、高齢者ね、たくさん高齢者がいるんだけども、

その方々が、あっ、神戸電鉄に乗ったらすっと乗れて、すっと次の高速鉄道ですか、あれに乗れるような、そういう駅じゃないですからね。そこらへんを私は、この委員になって、そこだけが高齢者のためにいい駅になっていただきたいためにここに座ってるだけなんで、申し訳ないですけど、中途半端な話になりますけど、もう本当に市民としたら、住民としたら、もう本当に私もだんだん年いってきますんでね、そこらへんを、全然違う話になるかもしれませんけども、よろしく願いしたいなと思っています。

(会長)

突然振りまして、ごめんなさいね。貴重な御意見を本当にありがとうございます。

今の御意見をお伺いしている中で、事務局としてはどのようにお考えでございませうか。

(事務局)

今、〇〇様の方から、ああいう御意見をいただいております。事務局としては、ちょっと違った考え方を持っております。といいますのも、やはり200万人という差は大きくございます。多分、市民の皆さん、〇〇様は、もう人数どうでもいいよというようなこともおっしゃったんですが……。

(会長)

そういう言い方では。どうでもいいとはおっしゃってなかった。

(事務局)

ああ、すみません、申し訳ない。人数はやはりね、600万人台であっても800万人台であっても、そういう問題ではないよということをおっしゃったんですが、事務局としては、やはりそこが大きな問題ではないかなと思っています。といいますのも、さきほど県の方からもちょっと御報告がありました利活用方策検討委員会の中でですね、ビッグデータを解析したというようなことで、その中で事務局のほうの、県のほうの説明では、割とそんなに期間を要しなかったというような報告がありましたけど、私もその委員の中に入ってまして、膨大なデータ量のすり合わせ等でかなりの日数、あるいはその費用を要していると、こんなふうを考えております。

そのデータが本年の1月に出てきたわけですけど、その段階において200万人の差があったというようなことでございました。その時点ではですね、実はそれぐらいの労力と費用が、もうかかるんだから、これ1回きりですよというようなことで御報告を、確かさせていただいていると思う

んですが、実は9月15日に第2回の神戸電鉄あり方勉強会というところで、突然、神戸電鉄さんの方から、平成27年度の実利用者数のデータが提出されました。これには私も非常に驚いております。その場でもちょっと神鉄さんには苦言を呈させていただいたと思うんですが、その後、協議会といたしましては、こういった状況ではいかんということで、10月6日付けで過去5年に遡った実利用者数のデータを求めております。本年10月19日には、本日、神鉄さんから御説明のあった数字が示されたところでございます。

私としましては、神鉄として、以前からやっぱりこの数字、800万人という数字を把握されていた。苦労してですね、利活用方策委員会で苦労してデータ分析をしているのも、ある意味、見て見ぬふりをされているというようなところ。それとですね、活性化協議会につきましては・・・。

(〇〇委員)

それは違うやろ。

(事務局)

これはもう事務局の私の意見ですんで。これまで活性化協議会につきましては、いわゆる輸送人員、それをういてやってきたところなんです。ですので、その議論が最終的には意味のないものになりかねないのではないかと、こんなふうに非常に私としては危惧をしているところでございます。

市民の皆さんにつきましてはですね、今まで600万人台の数字を信用して、何とか利活用、あるいは活性化に努めなければいけないということで、皆さん頑張っていたところ、こういったことをある意味ないがしろにしているのではないかと、こんなふうにも考えているしだいなんです。ですので、神鉄さんとしましては、今後はこういったことのない、適切に情報提供していただきたい、こんなふうに考えているしだいなんです。

ちょっと差し出がましい発言でしたけれども、ちょっと事務局のほうから一言、言わせていただきました。

(会長)

お二人から手が挙がっております。先、どちらがよろしいでしょうか。〇〇委員から。

(〇〇委員)

今の事務局のおっしゃってる内容は分からないでもないんですけども、そこに悪意があるような言われ方をするというのは、別に神戸電鉄さんによいしょするわけでもないんですけど、それはちょっと言葉が過ぎるんじ

やないかなというふうに思います。

ビッグデータを解析するという概念は、コンピュータがどうしても必要ですし、ビッグデータを解析する概念というのは、そんな昔からあったものじゃないでしょうし、神戸電鉄さんは活性化協議会が始まった時からそういう概念で、世の中ほとんどがそうあったかというのと、そうでもないと思います。

ただ、これからはAIとかいろんなものが進歩する中で、もっと精密に解析がされるとと思いますが、この数値のかい離というのは、粗っぽい言い方をしますと、単純に1人の人、同じ人に満年齢が幾つですか、数えが幾つですかと聞くのとそんなに変わらないと思います。カウントの仕方の基準が狂ってない限りは、どこへ行っても結果は、やり方が違うだけであって同じ結果が出てくると思いますんで、そこを責められるというのは、ちょっと私は過言じゃないかなというふうに思います。

その上で、神戸電鉄さんにお聞きしたいんですけど、今日初めてこのデータをいただきまして、粟生線の活性化協議会ですから他線は関係ないかも分かりませんが、お話聞いてますと、粟生線も鈴蘭台からまだ行って、そこから行くと有馬線と分けっこする。三田線は、有馬線に入ると、有馬線と分けっこする。公園都市線は、公園都市線と三田線と有馬線と分けっこするわけですか。そうしましたら、この公園都市線って、粟生線よりもうんと乗降客、どちらのカウントの仕方にしても少ないじゃないですか。多分、5.5キロ程の公園都市線に莫大な投資をされてると思うんですけども、その償却を考えましても、粟生線活性化協議会とは関係ないかも分かりませんが、どない考えてもほとんど償却が終わっているような粟生線がもうかってない、もうかってないで、こっちは大丈夫ですというのは、商売やってる観点からいいましたら、けったいなことをおっしゃってるような気もいたしますんですが、それも暴言かも分かりませんので、一度そこらあたりをお聞かせいただきたいなど。要するに、この表を見ましたら、公園都市線の方がもっと大変なん違いますのということをお聞きしたいんですが。

(〇〇委員)

今の〇〇委員、私からもお答えしたいところがあるんですけど、それはちょっと〇〇委員の御発言とずれるとまずいので、やめときます。

事務局の御発言ですが、本当にこの2つの数え方の違いが分かって御発言されているのかなと、正直思ってます。そういう方が事務局におられるとなると非常に困るんですけどね。それぞれの数え方、それぞれのやり方があるって、それなりにロジックがあって数えてるので、200万人急にお客さんが増えてきたわけじゃ、全然ないのでね、そういうふうな議論誘導

をされてしまうそうですね、部会の座長なんてやってられんなという気がします。

(〇〇委員)

ちょっとさきほどの事務局の内容について、私もいろいろありますけど、その御質問のところでお答えさせていただきたいと思います。

まず、輸送人数。人数の話と収支の話と、違う話が今出てきたわけなんですけども、人数が少ないから公園都市線の方がもっと大変なんじゃないかという今のお話なんですけど、実は公園都市で莫大な投資があったのは事実なんですけれども、ただし、これは私どもがしたのではなくて、あそこはURさんが団地を造られた。その団地の道路の開発と併せて鉄道施設を造られて、当社に寄附されたというところからしますと、当社にはほとんど負荷がないという状態ですので、公園都市線については大きな赤字ではないという状態。これに対して栗生線については、複線化するに当たって、あるいは軌道を強化するに当たって、これは利用者の運賃から投資をしていますので、全て原価に乗っかってくと。だから収支上、苦しいということでございます。

(会長)

次、事務局の方ですね。

(事務局)

事務局といたしましては、やはりこの2種類の数字、特に数字200万人、〇〇委員のおっしゃってることも分かります。ただ、私としましては、やはり数字、600万人と800万人、じゃあどっちが正しいのといったときに、例えば800万人でしたら、本当に栗生線を利用している数字だと思います。それに対して600万人台は、確かに収支に関係して計算をされていると、あるいは行ったら帰ってくるのは他線で帰ってくるという計算方法自体が、もともとどうなのかなというのは私思っています。ですから、本当の栗生線の実力を知るという意味では、やはり800万人台、そちらの方の数字をですね、もう明らかにできた段階において神鉄さんにはしてほしかったと。さきほども申しましたように、利活用方策検討委員会で、そういうデータ整理をしている中でですね、ある意味、横目でにらみながら見過ごされていたというところが、一つ私としては非常に腹立たしいなと思っているところで、さきほどの発言をさせていただいたものです。

(会長)



要はこの議論は、たしか4月の時にも、ある委員さんの方から、どちらの数字が、1月に提示された数字の中で、二頭馬車の中でどちらの体制でいくのがいいでしょうかと、そういうような御議論が出たと思います。御意見が出たと思います。今の事務局の言葉は、今までの勉強会の中で唐突、急に出てきたので、それやったら何でもっと早いことという意味もあって、ちょっと言葉が過ぎたのかもしれないけれども、私自身としても、今、御議論をお伺いしております、4月の時にこのような議論が出た時に、確かビッグデータがワントライで、一度の挑戦で、なかなか時系列的に、タイムテーブル的に出していくのが難しいですよ。ですから、経年比較がなかなかできない中で、当協議会としてはそういうビッグデータの数字を用いるのはいかがでしょうかというような形で、協議会長の私みずから結論付ける中で、今までの輸送人員という形でやったらいいんじゃないでしょうかというような発言をした記憶が、今出てきているわけでございます。

さきほども、えらい〇〇さんに振って申し訳なかったですけども、〇〇さんの御意見もよく分かります。全体として、数字どちらを取ろうが、トレンドとして減ってきておる。そこを問題視すべきであるという、こういう御意見も本当におっしゃるとおりだと思っておりますけれども、いわゆる今回、今までありました連携計画上の従来の計画の数字、これが600万人台で来ておったわけでございますが、今度、法定協議会になりまして、この形成計画、これから協議事項に入るまでが長くなって申し訳ないですが、非常に大事な設定ですので話をさせていただいておりますが、形成計画におきましても、じゃあ数字をどちらを使うのかというのが今後必要になってくるわけでございます。

4月の議論を踏まえて、一度きりしか出せないということの中で、この輸送人員という数字を取らせていただいておりますが、神戸電鉄さんの方からも、能力がないとは申し上げませんが、こういった数字も現場ごとにある一定の推計も用いながらということでございますが、こういった数字も出せるということで、実際に利用されているのに、市民からお伺いする時に、利用してるのに、それが自分の利用者数がカウントされない結果もどうなのかなという、こういう御意見も承ったりする中でございます。

今日、ここで即断ができる問題ではございませんので、こういった輸送人員というやり方、従来どおりいくのか、あるいは実際の利用者数という形が今後出るのであれば、今後も御提供いただくということを〇〇委員からは御発言があるわけでございますので、今後の形成計画の目標人員を決めるに当たりまして、また部会の方にも、また事務方の方でも協議をさせていただく中で、やはり市民目線、利用者目線から見た時に、どちらの

数字でいくのがいいのか。それによって、仮に実利用者数の方がこういう形になった時に、今まで用いてきた数字との連続性、不連続性ということ、どのようにそれをソフトランディングしていったらいいのか。あるいは今から協議事項に入りますが、形成計画というものを、ある意味600万人台をベースに計画を立てていった形成計画、基本的にはそうなっておりますので、そちらの方についての修正が要るのか、あるいは要らないのか、そういったことも少し時間を賜って御議論をさせていただきたいと思っておりますので、この点につきましては真摯な議論をしていただきましたことを感謝申し上げます、また、こういったことについて、もう少し2か月ほど時間をかけてどちらでいくのかをきっちり決めさせていただきたいということで、これについては終えさせていただき、本来の議題と協議事項でございます2点目の議事事項1番、形成計画の素案につきまして、駒を進めさせていただきたい、このように思っております。

### 3 議 事

#### 議事1号「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」の素案について

(会長)

それでは、事務局の方から、形成計画につきまして御説明をお願いしたいと思います。あ、先生の方から。

(〇〇委員)

形成計画の素案を作るようにと会長から言われた委員会の座長で、時間が余らないので、後で出てくる要約版、それにも載っておりますけど、3回、これまでいろいろな議論をさせていただいて、まちづくりと公共交通ネットワークというものをベースにしていろいろ議論して、3市またがって、県さん含めて4関係自治体があるという形の路線ですので、なかなか議論は白熱したんですが、そのエッセンスという形で、目指す方向性は皆さん一緒でしたので、この神戸電鉄粟生線沿線全体の公共交通ネットワークの方向性についての計画素案を作らせていただきました。

さきほど会長がおっしゃっていた、2か月ぐらい余裕があるというのは、確かに本省に出すまではそれぐらいあるんですけど、これパブリックコメントにかけないといけないと思っておりますので、案を作るのには時間的余裕がそこまでないのだと思います。

さきほどの2つの指標はどちらの指標でも、お分かりのとおりいいんですけど、とりあえずこの形成計画の中は、平成元年とか、そこらへんのデータからの推移で課題を抽出していますので、これは大きくなる方の数字は出しようがないので、ここは変えようがないので、この形で検討し、方向性を議論するという話で、もしこれで後のところにも出てきますが、

目標数値を設定するところで新しいものを使うのかどうなのかということは、ちょっと議論したらいいのかなというふうに感じております。そうすると、さっき言ったように、200万人増えたやんかというような勘違いをされてしまうと不本意です。かえってよくないな、というのがるので、非常に心配ではあります。

(事務局)

〇〇部会長、ありがとうございます。事務局を担っております交通政策課課長の〇〇でございます。座って失礼をいたします。

それでは、計画素案につきまして、具体的な内容に関しまして御説明をいたします。お手元、冊子になっている分、それから概要版ということで、A3の両面になっている分がございますが、併せてお手元に御用意いただきたいと思っております。

まず、説明に入ります前に、簡単にこの素案自体の構成の流れ、つくりにつきまして、簡単にですが御説明をさせていただきたいと思っております。冊子の表紙をめくっていただきまして、目次をお願いいたしたいと思っております。

「1 はじめに」というところにつきましては、本計画の最も基本的な内容を、事柄をまとめております。計画策定の目的をはじめ、計画の対象区域、計画の対象期間などを定めております。

それから、その下の「2 地域の交通の現状等」というところでございますが、こちらにつきましては神戸、三木、小野の粟生線沿線地域の交通の概要を記載させていただいております。併せて、人口、そして交通という2つの切り口から分析をさせていただいております。人口につきましては、粟生線沿線地域の人口の減少であるとか、あるいは高齢化の進展、とりわけ65歳以上の老年人口の増加などの傾向がみてとれるといったようなところを記載しております。

交通の切り口の観点からは、通勤あるいは通学、そして自由目的の移動、それぞれにおきまして粟生線の利用というものが大きく減少してきているという内容を記載しております。併せて、地域の鉄道であります粟生線の輸送人員、過去の推移も含めて記載をさせていただいておりますのと、粟生線の収支の状況などについて述べさせていただいております。

それから、目次の3ですが、「関連計画の整理」というところでございます。本形成計画の素案を策定するに当たりまして、神戸、三木、小野の現在の交通網計画、あるいはその上位計画として位置付けられる総合計画、地方創生計画などの内容について整理をいたしております。

次の「4 連携計画」における取組効果の検証というところでございますが、こちらにつきましては、また後ほどみていただく予定にしております。

すが、現在の協議会の取組をされております連携計画における取組効果などを、この際、検証をさせていただいたところです。

目次の5番目の報告といたしましては、「地域の交通の課題の整理」というところで、現状の分析、あるいは連携計画の取組の効果の検証などを踏まえまして、粟生線沿線地域の交通が抱える課題を5つの点から整理をさせていただきました。

続く「6 計画の目標、理念、基本方針」というところにつきましては、本計画素案の骨子となる部分でございまして、後ほど説明いたしますとおり定めさせていただいております。併せて、粟生線沿線地域が目指すべき将来の姿というものにつきましても、イメージ的に図示をさせていただいたところで、こちらも後ほど説明をいたします。

目次の7番には、これらを踏まえて主な施策及び事業というところをまとめております。計画の期間におきまして、粟生線沿線地域の活性化あるいは公共交通の利用促進を図るための取組施策をまとめてさせていただいております。

目次を1枚めくっていただきまして、「8 達成状況の評価及び推進体制」というところにつきましては、いわゆる計画の数値目標などを設定しております。基本計画を実現するために、計画の期間中に達成すべきことを取りまとめたものでございます。また、計画自体は、作ってそれで終わりではございませんで、事業が適切に実施されたかどうかを検証していく必要が今後出てまいります。そうした事業の推進体制あるいは役割分担などについても記載をいたしているところでございます。

以上、具体的な内容に入ります前に、本計画の構成、つくりにつきまして冒頭説明を申し上げます。本来でしたら、この素案それぞれにつきまして御説明すべきところではございますが、60ページにも及ぶ大部な計画となっております。お手元、A3判の概要版に基づいて御説明をさせていただきます。

概要版の「1 計画策定の目的」、右側にページ番号を振っておりますが、そちらは冊子の番号になっております。冊子で言うところの1ページになります。

目的につきましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、その改正法に基づきます法定計画といたしまして、粟生線沿線地域におきまして、神戸電鉄粟生線、路線バス、コミュニティバス等の公共交通全体のネットワークを構築するため策定をするものでございます。併せて、改正法におきましては、まちづくりと連携した公共交通網の構築であるとか、あるいは行政、交通事業者、地域住民のいわゆる関係者の連携強化などが併せてうたわれておりますので、こうしたことを踏まえて、公共交通を中心としたまちづくりを推進していくというものでございます。

項目2の計画区域につきましては、冊子の2ページになりますが、神戸市、三木市及び小野市の粟生線沿線地域ということで設定をいたしております。粟生線沿線地域の具体的な設定につきましては、本冊子の参考資料編の方に添付を付けさせていただいておりますので、また後ほど御高覧をお願いいたしたいと思っております。

続いて、項目の「3 計画期間」でございます。冊子の3ページになりますが、平成29年度から平成33年度までの5年間を取組の期間とするものでございます。ただし、この5年間ということでございますが、今からおおよそ10年後の粟生線沿線地域の姿を見据えた上で、中期の5年間とさせていただきたいと考えております。

項目の4つ目といたしましては、地域公共交通の課題というところです。冊子、該当しますところは38ページ以降になります。本計画の策定に当たりましては、沿線地域あるいは高齢化の推移、それから各市が策定をしておりますまちづくり等の関連の計画などを整理いたしております。併せて、現在の取組計画であります総合連携計画における取組効果の検証も実施をいたしたところでございます。これらの整理を踏まえて、粟生線沿線地域の公共交通を取り巻く課題を整理いたしたところでございます。

資料が、ちょっと多少前後して申し訳ございませんが、連携計画における取組効果の検証というところを簡単にですが触れさせていただきたいと思っております。素案の冊子のほうの34ページから37ページまでをお願いいたしたいと思っております。非常に項目量が多く、また細かな字となっております。大変見づらいいと思っております。申し訳ございません。

こちらに記載させていただいておりますのが、連携計画の取組として挙げられた内容を記載しております。この表の見方でございますが、右側の「○」につきましては、形成計画に移行しても、引き続き取り組むべき対応を意味しております。一方、「×」で書いてあります事業につきましては、取組効果などを検証した結果、形成計画では実施しないと考えている内容でございます。基本的にみていただきますと、粟生線の利用促進などを図るためには、引き続きやはりこれまで取り組んできた利用促進の事業を推進するという必要と考えておりますので、基本的には「○」印が入っているところでございますが、4枚目の1ページ、一番上の最初の「×」が出ている項目です。

「×」につきましては、今後はちょっと実施しないということで、事務局としては結論付けたところですので、簡単にその取り組まない事由につきまして説明をさせていただきたいと思っております。

1つ目の「×」のところについては、販売方法の充実の多様化、いわゆるフレンドショップの設置ということでございました。こちらにつきましては連携計画を当時、駅周辺の、例えば商業施設などに企画切符を販売し

ていただけるように協力を依頼するという内容でございましたが、今現在、各駅には企画乗車券の自動販売機なども設置されております現状でありますので、そちらの方の自動販売機を活用することによって対応してはどうかと考えております。

次に、その下のシニアパスの発売というところでございます。こちらにつきましても、平成26年度末をもって既に販売はいたしておりません。神戸市のシーパスワン、あるいは三木市の神鉄福祉パスなどに、この事業自体がつながっております、一定の役割を果たしたということでございますので、これにつきましては継続は行わないというふうにさせていただきます。

その下、下っていただきまして、優等列車の運行による速達性の向上の検討というところにも、「×」を入れさせていただいております。こちらにつきましても、速達性の向上と、その検討ということにつきましても、広い意味では適正な運行形態の検討に入るのではないかとということで、下の指標に集約をさせていただきたいなということで考えております。

それから、少し下に下っていただきまして、下から2つ目の「×」が入っているところです。インターネット等を利用した乗継情報等の提供サービスというところでございますが、こちらにつきましても、いわゆるジョルダンであるとかナビタイムであるとか、民間の乗継情報、乗継案内が充実していることもございます。こうした既存の情報を活用してはどうかということで、継続しないと結論付けたところでございます。

その下の×印、駅でのバス停案内及びバス時刻表の掲示というところでございますが、鉄道駅にバス停が近接しているところにつきましても、バス停に時刻表等が掲示されているという状況にありますことから、駅でのバス停の時刻表の掲示などにつきましても継続をする必要はないのではないかと結論に達しております。

ページをめくっていただきまして、4枚中の2枚目になります。

一番上、粟生線通勤カムバック補助金の導入ということで書いております。平成25年度から導入しました、いわゆる粟生線以外の通勤手段、自動車などから粟生線に乗り換える方を支援するというところで、6か月定期の半額を補助していた制度があったのですが、その事業評価にもありますように、27年度、28年度と申込者がゼロといったような状況でございました。こうした状況を踏まえて、導入当初の転換には一定の効果を果たしたのではないかとすることもございまして、形成計画では継続をしないということで一旦しております。

その下の携帯時刻表の作成・配布によるPRということですが、こちらにつきましても、既に神戸電鉄さんが携帯用の時刻表を既にもう作成をされておられますので、そちらを活用してはどうかということでございます。

3 ページ目は、全て継続して取組をさせていただきまして、4 ページ目になります。下から4つ目に「×」が入っております。まちづくり交付金や社会資本整備総合交付金などの国庫補助制度の活用というところがございますが、個別のハード整備につきましては、今後とも国庫補助制度を活用していく方向でございます。しかしながら、国庫補助制度自体、将来的な制度改正なども考えられますことから、今の段階でそうした補助メニュー等をあえて記載しなくてもよいのではないかというようなこともありまして、この形成計画には記載をしないことで考えております。

説明がちょっと長くなって申し訳ございませんが、また概要版の方に立ち返っていただきたいと思っております。

報告の4のところ、以上申し上げたような整理、検証の結果を踏まえて、沿線地域の公共交通の課題を、下の5つのおり整理をいたしました。

1つ目といたしましては、公共交通を中心としたまちづくりの推進であります。今後とも、人口減少や少子高齢化の進行は避けられるものではございませんが、そうした中におきましても、駅周辺などでの人口増加に向けたまちづくりの見直しが必要になってくると考えております。

2つ目といたしましては、外出機会の創出ということでございます。直近のパーソントリップ調査などをみてみますと、いわゆる自由目的の移動といったものが減少しております。これにつきましては、ライフスタイルの変化などが原因と考えられまして、そういったものが外出頻度の低下につながっていると考えられるのですが、そうした中でもやはり外出機会を増やすことによって、地域のにぎわいづくりというものにつなげてまいる必要があると考えております。

課題の3つ目といたしましては、公共交通の分担率の向上というところでございます。

(会長)

申し訳ございません、これ4ページまで御説明されるんですね。

(事務局)

そうです。

(会長)

簡潔にやっていただかないと説明だけで終わってしまいますから。考えてやってください。

(事務局)

分かりました。はい、失礼いたしました。そしたらスピードアップさせ

ていただきます。

(会長)

スピードアップじゃないんで。ちょっと、先生すみませんね。

(〇〇委員)

はい。連携計画を踏まえまして、それまでのデータ、まちづくりとかです。これまでの駅の周辺の状況並びに公共交通、自動車の状況、それから路線バスの状況を踏まえて課題を導き出したのが、ここにある5つでございます。御覧のとおり公共交通網計画は粟生線だけをターゲットにしたわけではなくて、この沿線全体の公共交通ネットワークを議論としますので、1、2、3、4、5ということで、こういうことが地域公共交通の課題ではないかというふうに議論をしました。

これを踏まえてですね、本編でいきますと41ページからになります計画の基本方針・将来像は基本的考え方として3つ出させていただきました。公共交通はいわゆる沿線地域で重要な役割を果たすんだと。誰もが気軽に快適に活動できるように、地域公共交通を中心としたまちづくりが必要である。これに関連して、地域住民、沿線自治体、交通事業者等、住民の中に当然企業も入るわけですが、それぞれが主体になって、活性化・利用促進を進めることも不可欠だろうというふうに考えました。その前提の下、目標理念として、そこに書いております「地域の公共交通を維持し、いつでも安心して快適に移動できる公共交通網を次世代に継承する」、こういった形の目標を掲げてはいかかというふうに議論いたしました。

それを基に、基本方針を3つ出させていただきました。1つは、鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成を行うと。2番目としては、まちづくりと連携した地域公共交通網の形成を行う。3点目として、地域公共交通の活性化及び利用促進を図っていくということ、以下、その3つの方針に従って施策の計画を作らせていただいております。その目標理念に基づいて、粟生線沿線地域が目指す将来の姿、もうちょっと格好よく作りたかったんですが、なかなかうまくできなかったんですが、粟生線を基軸にしてですね、街中を書き足すと切りがないので、面で書かさせていただいておりますけれども、主に活性化を促進することで駅を核にしながら、地域づくり、まちづくりと連携した公共交通網のネットワークをつくっていくということ、将来の姿を描かせていただいております。

さきほど申し上げました3つの基本方針、それぞれに従っての計画の事業ということでございます。それぞれ、みていただいたらすぐお分かりではないかと思っております。

基本方針の鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成ということで、



まずは、鉄道とバスの連携を強化することで、皆様にとって便利なネットワークをつくらうと。2番目、連携を強化する以上は、交通結節点、鉄道・バス、場合によったらバス・バスのケースもありますが、その結節点を非常にいいものにしよう。その地区によって、鉄道施設の更新・改良、で、安全・安定した輸送サービスの確保を行う。で、更に、必要に応じて、鉄道の維持・存続のために、適正な運行形態も場合によっては検討しようということでありませう。4番の議論は別途進んでいるようですが、そういうこともイメージして作っております。

基本方針の2、まちづくりと連携した地域公共交通ということ、これは本紙でいくとですね、50ページから載せて、いろいろ具体的な絵が載っているんで、ぱらぱら見ながら聞いていただければいいかと思うんですが、1つは駅を中心としたまちづくりの推進ということで、まずは緑が丘の絵が描いてありますが、そういうような形で、こういうのに着手していこう。2番目として、観光資源の開発とアクセス手段の確保。3番目として、住宅・企業の立地を支える公共交通網の充実。4番目として、交通結節点におけるにぎわいの創出ということで、今、既に取り組んでいるもの、計画が発表されているのを含めて、こういうふうな形でまちづくりと連携した地域公共交通網の形成を行っていこうと考えています。

3番目として、活性化及び利用促進で、皆さんに便利ですよ、もっと使ってくださいということの意図した、そういった施策。今年まで行ってきました連携計画の施策は、かなり多くのものがここに入ってくるのは御案内のとおりでございます。

まず1番目として、モビリティ・マネジメント、公共交通を使って移動すると、意外と便利で楽しいものですよということ、皆さんに伝えることで移動してもらおうという、そういったものであります。そういうのは日常利用。それから、職場においても、そういうことをやっていくことによって、もっと使ってもらいましょうということ。金曜日はお酒を飲んで車を置いて帰ってくださいと、そんなのも一部職場によってやっているところもありますが、そんなところ。それから、3番目のMMは非日常利用ということで、地域間の各イベントなんか、イベント関係の施設と連携した話。それから4番目、企画乗車券の販売による公共交通の利用促進という形で、こういった施策を、さきほど申した基本理念の下に掲げて、基本方針の下に施策として掲げさせていただいております。

さきほど、ちょっと冒頭、〇〇が申し上げた計画数値目標ということですね。それぞれの基本方針に目標を置くという形でリセットしようと考えております。少しまだ我々の間でも議論が固まってないんですが、まず基本方針1から、特に1と3を意識して、まずは安全、安定した輸送サービスの確保に関する指標を何か設定したい。それからもう一つは、連携強化



詰めていただいた数字が目標指標として上がっている程度ということでございます。

方針2の方では、やはり今回の形成計画というのが、連携計画以上に求められてきますのが、いわゆる沿線市のまちづくり、3市のまちづくりといかにこの公共交通というものをセットで議論していくのかというのが今回の一番、ポイントになってくるわけでございます。そのような中で、指標とすれば、沿線地域での従業員人口であるとか、あるいは観光の入込客数、そういったものを用いる中で、駅を核としたまちづくり、観光資源等々の形での切り口でこの計画がまとまったというしだいでございます。

最後、基本方針の3としては、この活性化、利用促進という形の中で、1人当たりの年間の利用者回数というものを34回から35回、あるいはモビリティ・マネジメントの参加者ということをや約200人弱から15倍の3千人、こういうようなところも1つの目標とする中で、逆にこういう指標を目標としてこのような施策をやりましたと、このような形で取りまとまっているわけでございます。

さきほどの事務局並びに〇〇先生の方の説明を、また会長の方からあえてくどく申し上げるわけではないんですけども、非常に大部でございますので、そのような中で特に委員の皆様方に御議論賜りたいところは、3つの基本方針、そして4つの基準というんでしょうか、柱。そしてそれに基づいた数値目標、そういったところを中心に御議論賜ればありがたいなというふうに思っていますので、よろしく願いいたします。どちら様からでも結構ですので、お願いしたいと思っております。

(〇〇委員)

議長の方からも御説明、ありがとうございました。事務局にお伺いしたいんですが、私の経験から、今回初めて出席者の確認と、それからこの協議会が成立するという御報告がありましたんですが、前回はそうだったのかもしれないんですが、それは何か意図されてやられたのかなと思っていますのと、もう一つは今日、協議会の規約をいただいておりますが、確認させていただきたいのは、この協議会の規約の中で、決議は原則全会一致とするというふうになっております。この全会一致というのは、いろんな議事とか場所によって、構成委員の全会一致、もしくは出席者の全会一致、いろいろ解釈があると思うんですが、まず部長の方に、この全会一致というのは何を以てして全会一致ということをご規定されてるかということをお聞きしたい。と言いますのは、原則全会一致であれば、原則でない場合もあるんかと思いますが、ここの議する場に来られずに、後から反対と言われたら困ってしまうやないかというところが1つ。それは何を言わんとするかと言いますと、今年の8月11日に、神戸新聞社さんに記

事として出ましたのが、小野市さんがこの協議会には出席しない。それは神戸電鉄の乗降人数とビッグデータの人数に大きく差異があると。我々は、その協議会で異を唱えたが、それは全然話にならなかったということで、今後は出席しないということを麗々しく新聞記事として発表されているわけですが、これ今の素案を見ますと、神戸市、三木市、小野市にとって大事な公共交通網の一つ、神戸電鉄を協議するにおいて、今後も出て来られないのであれば、これ、議論が成り立たないんじゃないかということが一つ。

もし、その後、出て来られて、今度反対と言われてしまったら、全会一致が、これでまた成立しなくなってしまうやないかということと、今回も出て来られてませんし、今お聞きしたいのは、この素案を作られる部会に、果たして小野市さんが出席されてたかどうかということも、この際、御説明いただきたいのと、今回の議事に対して、では委任状を取っておられるかどうかということも事務局の方に、恐れ入ります、その議事に入る前にぜひ説明していただきたいと思います。

(会長)

はいどうぞ、事務局。

(事務局)

それでは、まず規約の分になります。これは第8条の6項ですね、会議の議決は原則として全会一致で決するもの。ただし、全会一致が成立しない場合は出席委員の過半数で決すると書いてますんで、ただし書きを入れておりますので、仮に全会一致、要するに全員がそろわなくても過半数で決することができるというふうに、我々はそういう運用をいたします。

それから、8月11日の新聞記事によってということで、まず議論とおっしゃいましたですかね。小野市さんのほうが議論に参加をされているのかということなんです。形成計画策定部会においては、出席はされておられません。ただし、協議会もしかりですけれども、我々、事務局を預かっておりますので、本日、例えばこういう出させていただいている資料、あるいは形成計画の資料については、全て小野市さんのほうに情報提供をさせていただいているところでございます。

それから、仮に出席があって、その時に反対意見を出されたらどうなるのかということですが、その件につきましては、私ども想定はいたしております。今申しましたように、資料提供等を十分にしておるつもりですので、その件については今のところそういうふうには考えておりません。

それと委任状という形は、このたびは取らせていただいております。以上でございます。

(会長)

〇〇さん、よろしいですか。

(〇〇委員)

事務局は、来たくなかったら来んでもいいというお考えなんですね、小野市が。もうちょっとケアせなあかんと思いますわ。平たい言葉で言いますが、委任状も取ってません、資料を渡してます。でも、この資料の中には小野市の情報も入ってるじゃないですか。あたかも参加されたようになってるじゃないですか。小野市は部会には来られてませんと、それは事務局を預かっていただける皆さん方に対する信頼度の問題にもなってくると思います。何よりも、こうやって議長が一生懸命、議を諮っていただいて、こうやって委員の皆さん方が時間を割いて来られておるのに参加されない。それもただ1点、我々が言うてる数値に対しての疑問があるから来ないということのみで、そういう疑問を、むしろ出て来られて、やはりお話されるべきであって、出て来ない方に、それおかしいん違うかなと思うんですが。

(事務局)

ただね、本日もそうですけれども、小野市の方全部ではなくて、市民委員さん2人、本日も出席をいただいております。そういう事実もございます。それと、我々としては出て来ていただきたいというアナウンスはしてるつもりです。資料をお渡しする時にですね、十分説明はさせていただいてますので。ですんで、さきほどね、〇〇委員のほうが言われたように、ほったらかしているわけではなくて、そういうケアはしてるつもりなんです。本日もね、今、お二方、市民委員さんも来ていただいておりますので、状況については十分議論の中に参加していただいておりますから、伝わっていると考えています。

(会長)

よろしいですか。

それでは、本来のこの中身につきましてですね、何か御意見がございましたら。特に、さきほどにも申し上げましたけど、県のほうでビッグデータを用いられて、利活用の推進方策ということ、それを1年かけて整理されたと思いますけれども、そういうところもこちらにきちんと反映されてきているのかどうかですね。一つのきっかけとして、私から言うあれではないんですけれども、どういう御意見でも結構ですので、ちょっと賜りたいと思います。一つ、投げかけとして申し上げます。〇〇課長の方から。

(事務局)

失礼いたします。兵庫県の〇〇と申します。今回、こういう形で素案としてまとめていただいたベースにはですね、昨年度、私どもの方でデータ処理したものを反映していただいたというふうに承知しております。また、5年間という経過期間の計画でございますので、そういう意味で言いますと、もっといろんなことができるじゃないかという案があるかと思えますけれども、地に足が着いたようなものをピックアップされているというふうに理解してございます。

そういう意味で、方向性としましても、昨年度、私どもがまとめさせていただいた内容と基本的に同じでございますし、その着地点という部分でも基本的に同じかなというふうに思っております。それに加えて、最後に〇〇先生のほうからもありましたけども、PDCAサイクルを回していく、やっていって、いいものは伸ばしていくし、余り効果のないものについては、それについて新たな改善を加えていくという体制も提案されておりますので、そういう意味で言いますと、昨年度の計画を反映した形で利活用につながる計画になっているのではないかと考えております。

(会長)

ありがとうございます。

(〇〇委員)

この計画なんですけども、いわゆる僕らは一般沿線住民として参加させていただいてます。この中で何ができるかなとみたときに、何ですか、どれですかと。だから、もっと地元に戻って市民に訴えるというか、そういう活動をもっとしてみたい。それに対して、やっぱり行政はもっと応えてほしいんですわ、はっきり言うて。

この前も、蜻蛉会の小野地区の総会があった時に時間をいただいて、DVD、小野高校が作った、それと現状をお話して、ぜひ協力してくださいと、そういう問いかけを初めてしたんです。ほな、そんなん知らなんだと。神戸電鉄がそんな状況で、廃線、どういう話出てるんか、そんなん全然知らなんだと。ええ話聞かせてもらいましたと。一応、そこで終わってます。それから協力をお願いしたいと、そこまでちょっと広げていきたい。だから、この計画も素晴らしい計画ですよ。では、どうしたらいいかなと。僕たちは、私たちが何をしたらいいのかな、そこがちょっと引っかかるというか、腑に落ちない、そういうふうに思います。

(会長)

いい御意見ありがとうございます。計画では、どちらかという行政主導で作っておりますので、行政からみれば論理構成ができてはいるんですけども、じゃあそれを市民目線で持ち帰って、どのようにこれを広げていきたいとか、そういう広がり当たっての視点のこういう計画の中にもう少し盛り込んでいって、それこそPDCAサイクルが市民を巻き込んだ形の中できっちり回るような、学生さんとですね、そういうふうに高めていったらどうだろうかという、非常にいい御意見をいただいたんですが、他はどうですか。

(〇〇委員)

この計画自体、網計画自体がですね、自治体主導でこれからのまちと公共交通のネットワークの関係を作るという計画になって、どうしてもこのスタンスはこうなってしまうので、おそらく今の話ですと、46ページの取組事業の一覧、これだけ見ても分からないんですけど、その方針3の①日常利用に対するモビリティ・マネジメントの実施、この下の項目で具体的取組でどんなことをやるといったときに、住民に対する地域公共交通利用に協力要請とかですね、下から2つ目、住民の主体的な組織、団体の具体的な取組の推進とかですね、あとは園児、小中学生のモビリティ・マネジメントとか、ここで住民と一体となってですね、公共交通をしっかりと盛り上げようというのが入ってる。逆に言うと、住民の方々とかいうことをやりますとか、これが実現すると沿線の公共交通網がこんな便利になりますということを説明する資料を、これとちょっと別にですね、何か作って説明しないといけない。計画素案はちょっと構成を変えにくいところが多分あると思いますので、そこは難しいんですけど、そのあたりが今の御指摘ももっともですね。もう少し住民の方々に入って行って説明して、また住民の方々から広げていただくように使えるものを別途、何か事務局で相談をぜひ。今、もう聞かれたんで皆さん議論されると思いますので、そのあたり、それを期待したいと思っています。座長が勝手に宿題を引き受けました。よろしくお願いします。

(会長)

本当、ありがとうございます。きちっとフォローしていただきまして。

やはり、計画を作っておしまいではないですので、これをやって動かしていくのか、そのために特にやはり住民の中に入っていきような形、特にモビリティ・マネジメントなんかは、それでないとできませんので、そういう意味では、これを、その住民バージョンのような形に、またそういうパンフレットなり冊子なりを作る中で、それぞれの3市の行政がそれぞれの住民や高校生の方々に入っていく。そのような、末広がりになるよう

なまとめ方にし、そしてまたそれを実際作っていただく。作って実行に移していただくというような、このように感じています。大変いい御意見、ありがとうございます。

他に何かございませんでしょうか。安全輸送とかいう言葉が出ておるんですが、これについては特にございませんでしょうか。バスとの関係の連結性ということも、一つ非常に大事な切り口で出ておりますけれども。

(〇〇委員)

すみません、よろしいですか。

(会長)

どうぞどうぞ。

(〇〇委員)

住民代表でということ、最初からずっとつき合わせていただいて、してたんですけれども、最初、私たち地域の住民として何ができるんかというのは、〇〇さんもずっとね、そういうふうにやっていて、本当にもう素朴な質問から始まってずっと年数が経ってきたわけなんです、ここに来ると、正直、住民代表として何ができるんだという、何ていうんですか、大きさがどんどん大きくなっていて、例えば鉄道とバスの連携強化なんて言ってるけれども、私がみても、私は三木地区ですけれども、神姫バスと神戸電鉄がね、連携強化なんかやってるのかな。住民からしてみると、正直言って一番楽なところへ行きたい。ですから、例えばワンコインでとか、いろんなアイデアも出たし、いろんなことをしたんですが、なかなか私たちが言う意見と、やっぱり一つの公共機関というけれども、神戸電鉄と神姫バスとの関係からすると、どういう話し合いがあったのかなというのは、私たち住民が行事でもってやりなさいなんて言うのは到底無理。ですから、やっぱり行政の力、県の力、大きな力でもってやっていただかないと、正直できないんですよ。

もう一つはね、三木市でも神戸市でも小野市でもそうなんですけれども、範囲が広過ぎて、神戸電鉄の沿線、つまり一番利用しやすい、利用するところの人たちがどれだけ危機感持ってるかというのが、正直まだ行ってないです。一生懸命言うても、行政のほうでも乗って残そうと言ってるけれども、実際に区長協議会であるとかいろんなところでね、こういうふうになってるんです、今、神戸電鉄を何とか支えるんだったら、ちょっとでもという形に、各区長さんであるとかいろんなね、そういった地域の代表の方に言っていただくような場。今、〇〇さんがおっしゃいましたと同じことを私ずっと思っていて、ですからここ聞いていて、ううん、半分以



上は正直言って分からないというんですかね。もうこれは私たちの範疇を超えてる。ですから、私たちにとって何をすることができるんかといったときに、実際、最初の私たちが意見出してたときとは大分違う。だって、神戸電鉄にしたって、やっぱり乗りたいなというね、駅一つにとってみても、上の丸駅にしても何にしても、やっぱりペンキは剥げてるわ、何とか言ったら、皆さんが行ってどうのこうのというんじゃないくて、地域の人たちが花を植えたり何とかかんとかしてるんだけれども、じゃあ電鉄側としてどういうふうに駅をしてるんかということが全然見えてこない。ですから、そのところがね、まだまだ連携もへったくれも何もないんじゃないかな。

すみません。えらいきついこと言いました。それがちょっと私自身が、今、悩んでいるところです。

(会長)

ありがとうございます。本当に前の連携計画の時から、立ち上げ時のチャーターメンバーという形で、委員の皆さん方にも本当に協議会を支えてきていただきまして、本当にありがたいなというふうに思っております。それがだんだんこの法定協になり、こういう形成計画という形の中で、形成計画という形をみれば、これはある意味、固まってきちんとした筋書きの取れた完成度の高いものだなという印象は受けているんですけども、だんだんそうやってきたときに市民の皆様方との距離感がだんだんと、余計に変わってくると言うんでしょうか、空いてくると言うのか、そういう本音のお話を、今、〇〇委員さんの方からしていただいて、ありがたいなというふうに思っております。

住民の方だけではできないことが非常に今後増えてきております。ですから、そういう意味では、私ども行政、あるいは交通機関の方々とかと連携を、この形成計画を作ったのを機会により深めていき、市民の中にもっともっと入っていかないと、今、御懸念されているかい離度というのは余計に深まってきてしまえば、何をやっているか分からないという形になりますので、いわゆる計画を作って魂をどのように入れていくのか。その魂を入れるには、住民の間にその気持ちが行き届いて初めてその計画というのは魂が入ったものになるかと思っておりますので、この形成計画を策定して、パブリックコメントをして終わりということではなくて、それから後の我々に課せられた責務というのが非常に大きいのかなと思ひまして、今、お二人の御意見、同じような切り口からの御意見だと思ひまして、出していただいたしだいでございます。本当にありがとうございます。

この形成計画の案につきましては、最終的に形式的なことを申し上げるわけではございませんが、本編資料の58ページのところをお開けいた

きたいと思います。58ページのところに、さきほど申し上げた3つの方針の中で数値目標がそれぞれ、今、完全に入っていないところもございしますが、6項目ほど挙がっております。これらを最終的に受ける形の中で、今日最初の報告事項のところで少し時間を取って大変申し訳なかったんですが、いわゆる実利用人員でいくのか、あるいは輸送人員でいくのかというものが、このところに最終的には数値が入ってくるという形になります。

そういったことも踏まえて、今日いろいろな御意見を賜っておりますので、期間が余りあってないようございしますが、今後はパブリックコメントに向けて、よりさきほども賜ったような御意見を反映できるところは反映させていただく中で、素案を固めていき、最終的にパブリックコメントを経て、できれば年度内の3月末、あるいは4月に少しずれ込むのかもしれませんが、策定をさせていただきたい、このように思っております。そのような進め方で進めさせていただいてよろしいでしょうか。

御異論がないようございしますので、今出ました形成計画の御意見につきましては、できる限り反映させていただく方向で進めさせていただきたいと思います。

## 4 その他

### (1) 平成29年度以降の神戸電鉄への支援の方向性について

(会長)

少し時間が押してきておまして、次にはその他のところで、これも非常に委員の皆様方の関心事項だと思っております。当協議会として議決する事項ではないわけですが、来年度以降の神戸電鉄への支援の方向性につきまして、資料は御用意させていただいていないんですが、県のほうの〇〇局長のほうから、支援フレームが今年度終了するのを踏まえて、次年度以降の方向性について、粗々の形になろうかと思っておりますが、今の段階での方向性について御発言賜りたいと思います。よろしく願いいたします。

(〇〇委員)

兵庫県の〇〇でございます。さきほど会長の方から説明がありましたけれども、現行の支援フレームが今年度で終了します。それを踏まえて、今後どうしていくのかというところを、勉強会を沿線3市さんと県と神戸電鉄さんと近畿運輸局の協力をいただきながら検討してまいりました。おおむね合意しつつあります今の方向性について御報告いたします。

神戸電鉄粟生線につきましては、平成24年度から5か年計画で、40億円の無利子貸付とか、三木市、小野市さんの固定資産税相当額を上限とした収入補填、それと安全輸送設備への補助金として、国、県と市での補

助金の交付と利用促進の支援をしてきております。

支援の目標でございます鉄道事業全体での黒字化を目指してやってきたわけですが、23年度までは鉄道事業全体で赤字でございましたけども、24年度以降、黒字化を達成しておりますので、現在やっております支援スキームについては、今年度限りで終了させていただきます。ただし、今後は安全輸送の確保と利用促進を図っていくというところで、引き続き安全輸送設備への補助金については継続していく。それと沿線市を主体といたしました利用促進につきましても、引き続き、より一層取り組んでいくというところは継続していきたいと思っております。

特に、これまで経営改善ということで、当初予定してきた結果、老朽車両が多くなってきていることを踏まえまして、今後は老朽車両の更新を重点的に支援していきたいというふうに考えております。

方向性は以上でございますが、今後、各市、県、自治体の予算編成に合わせまして、協議して支援内容を確定させていただくこととしております。29年度以降は、当面この方向性でいきたいと思っておりますけども、今後、情勢の変化あるいは経営状況の悪化とか社会情勢の変化等がございましたら見直しをしていくということと、併せまして経営のあり方につきましても今後の状況を見極めながら、引き続き勉強会のほうで協議していきたいと思っております。

人口減少で利用者も減ってきます。特に子どもが減ってきてますから、通学の定期の方も減ってきますし、それと神戸電鉄さんのほうにおかれましては、自助努力で経費節減等をやっておられますけども、もうほぼ限界に近いところがございます。また、併せまして電気代のほうもだんだん上がっていくというふうなことで、粟生線というか、鉄道事業を取り巻く環境は厳しい状況でございますので、より一層の利用促進で収入を増やしていくといえますか、利用者の減少を抑制していくという方向で、引き続き皆さんと一緒になって取り組んでいかなければならないと考えておりますので、よろしく願います。以上でございます。

(会長)

どうも御丁寧な説明、ありがとうございました。今の報告につきまして、これは議事事項ではないんですけど、特に何かちょっと確認しておきたい、聞いておきたいなというところがございましたら、お聞きいただきまして、特になければ次の項目に進めさせていただきたいと思っております。よろしいでしょうか。

## (2) 神戸電鉄粟生線の状況について

(会長)

それでは、あと2項目ございます。神戸電鉄粟生線の状況ということと、当協議会事業の今年度の取組状況の2項目ございますので、それにつきまして、申し訳ございません、時間の関係がございまして簡潔に御説明をいただきたいと思っております。本当に申し訳ないです。

(〇〇委員)

それでは、輸送人員の状況ということで、従来基準から御報告させていただいている分につきまして、資料3-1と3-2に基づき御説明申し上げます。時間も限られているということですので、ポイントだけということ。

資料3-1の方ですけれども、残念ながら表をみていただきますと、ほとんどマイナスの数字、対前年でみるとマイナスが、粟生線だけでなく全線という状態になっております。昨年度が19年ぶりに増収であった、輸送人員が増えたというようなところがあったことの反動によるところが多いということと、あと定期が非常にしんどい状態である。特に、有馬線で通勤、通学とも落とすというところが非常に苦しい状況になっているということと、このデータ上、みていただいたらと思っております。

詳しい内容は、もう数字書いてあるのをみていただいたら分かるので、ポイントはもうそこだということとでございます。

3-2の方は、対増減率ではなくて、実際の数字でみると、千人単位でございすけれども、どうなっているかという数字になっております。これでも見ていただいても、右側に粟生線の券種別ということで、定期外、通勤、通学というところがございすけれども、定期外については、ちょっといろいろ三木市さんの神戸電鉄福祉パスであるとか、神戸市さんの神鉄シーパスインの影響で、ちょっとグラフがいろいろ、いびつではございすますが、基本的には昨年よりプラスになっています。

ただ、今、申し上げた企画乗車券については、先にお買われているということがあって、利用が後からということで、お買われた後ろの月ですと利用が減っていくということがございすんで、最終的にプラスで終わるかどうかは現時点では分からないけれども、現時点ではプラスという状態。

しかしながら、通勤をみていただきますと、この緑の線が今年で、ブルーの薄い線が昨年なんですけれども、これが下がっていると。ここがしんどいと。通学をみていただきますと、まあまあ昨年とほとんど変わらないところ。そういった意味で、粟生線の現象、通勤をちょっとよくみていかなないといけないなということなんですけれども、さきほども申し上げました有馬線がかなり減っています。この状況が非常に厳しいので、今後、さきほど安全・安定輸送をどう確保していくかというところが、網形成計画の中で一つの要素になっているということとでございますけれども、こういった利用がな

かなか伸びない中でも、それを確保するためにいかにあるべきかということ、この協議会で議論していったらなど、そのように思っています。以上でございます。

(会長)

ありがとうございます。

### **(3) 平成28年度の協議会事業の取組状況について**

(会長)

それでは、事務局の方から、最後お願いいたします。簡潔にお願いいたします。

(事務局)

そうしましたら、資料の4に基づきまして、協議会の取組状況について簡単に御報告させていただきます。

まず、2ページの方をお開けいただきたいんですけども、特に今回、御説明させていただきたい点としまして、主に市民の方々と一緒になって協力した内容について報告させていただきます。

2ページの下の部分ですが、MM、モビリティ・マネジメントの状況といたしまして、沿線のイベント、三木金物まつりと連携いたしましてモビリティ・マネジメントを実施しております。また、特に6日、日曜日ですけども、神戸電鉄のミニトレイン、こちらは毎年運行しておりますが、その会場におきまして粟生線サポーターズクラブの会員の方による、紙芝居形式でのお子様への電車の乗り方教室、そういったものを実施していただいております。

続いて、3ページをお願いいたします。粟生線乗ろうDAY!プログラムについてですが、今年度、こちらに記載してるような内容を実施しております。特に下の部分、協議会の後援事業、つまり主体的に地域の方々がやっただけしている乗ろうDAY!プログラムですが、10月10日、「みんなでハロウィン電車2016」、こちらが「粟生線の未来を考える市民の会」の方々が主催で実施していただいております。また、11月6日、こちらが金物まつりと合わせたプログラムですが、「ブラ歩」、ウォーキングイベントですね、こちらが第4回の「ブラ歩」が実施されております。

特に、「みんなでハロウィン電車」、こちらにつきましては今年で3回目の開催となりまして、当日は仮装をしていただいたり、盛況なイベントでございました。また、「ブラ歩」につきましても継続して実施をしていただいております。協議会の事務局といたしましても非常に心強いもの

であるというふうに感じております。

続いて、4ページをお願いいたします。こちらが補助金制度を活用した内容ですけれども、今年度は現在のところ2件の補助金の交付を決定しております。さきほど報告しました「みんなでハロウィン電車」に加えまして、「NPO法人ママの働き方応援隊」の方々の主催による「神鉄に乗ってしんちゃんてつくんに会いに行こう！」というイベントを実施していただいております。こちらは、当日、同法人主催のイベントに粟生線を利用して参加していただいた方を対象に、特典を付けていただくとともに、会場内でしんちゃん、てつくんと撮影会をすること、家族連れ向けの方を対象とした催しを実施していただいております、その時を利用していただいで、モビリティ・マネジメントの場として活用させていただきました。

続いて、最後になりますけれども、サポーターズクラブの活動につきまして御報告させていただきます。

サポーターズクラブの入会状況につきましては、こちらに示しておりますのでございます。また、クラブ会員の方々の主権的な取組としましては、例えばクリスマスツリーの展示ということで、サポーターズクラブ有志の方々によりまして、神戸電鉄の方にクリスマスツリーを寄贈されまして、そのツリーを緑が丘駅と志染駅に展示しまして、サポーターズクラブの周知やPR、そういったことを行っております。

次のページ、6ページをお願いいたします。つい先日ですけれども、12月24日の土曜日、こちらも粟生線サポーターズクラブ会員の有志の方々の主催によりまして緑が丘駅前のクリスマスイベント、こちらを実施していただいております。こちらはサポーターズクラブの有志の方々が主催となりまして、「緑が丘町子ども会育成会」「キッズサポートクラブ」、こちらが協賛、また、「三木市高齢者大学大学院」の「地域活動グループ粟生線の良さを楽しむ会」の方々の協力をいただきまして、駅前で小学生以下を対象としたお菓子の配布、また、サポーターズクラブへの入会の呼びかけなど、モビリティ・マネジメントの場としても活用して実施していただいております。

その他の項目につきましては、またちょっと資料を御確認いただきたいということで、報告を終わらせていただきます。以上です。

(会長)

はい、御苦労様でございました。ありがとうございました。

(〇〇委員)

ちょっとよろしいですか。

(会長)

はい。簡潔に。

(〇〇委員)

はい、簡潔に。さきほどの神鉄さんの連携のお話で、お時間もあれかなと思って、ちょっと発言どうかなと思ったんですが。連携していますというお話をさせていただきます。

まず、ICカードですね、神鉄さん、PiTaPa、スルッとKANSAI系で導入されておりまして、我々の路線バスにつきましても、全国共通ICカード化が進んでおりますので、マイカーの方が神鉄さんに乗っていただいて、その先、バスに乗り換えて目的地まで遊びに行っていくということで、ICカード1枚で行けるんだねということで、便利やねということで、また次回も公共交通を使ってもらえるような、そういったきっかけになるように、ICカードの連携をさせていただいております。それが、まず1つです。

2つ目が利用促進活動ということですね。例えば、三木の三木南交流センターの中では、神鉄さんと一緒に公共交通利用促進の取組とかさせていただいて、お子様にも喜んでいただいているところです。

それから、3つ目につきましては、神鉄さんの小野駅の建物の一角に、公共交通のバスだとか、そういった時刻表を掲示させていただいているんです。鉄道を降りていただいた方には、その一角に観光のそういったPRブースとかの空間とかありますので、そういった観光施設のパンフレットとか見ていただきながら、そこからその先、バスに乗っていただけるように時刻表を掲示させていただく、そういった空間の提供とかさせていただいている。そういった連携をさせていただいております。

我々、地域の方にお願ひしたいことは、京阪神間にお住まいの皆様、粟生線沿線に遊びに来ていただきたいと思っておりますので、まずはその地域の、今まで以上に、更に地域の魅力アップをしていただけたら、自然と地域の方が粟生線を利用していただけるようになるのかなと思っておりますので、どうぞお願いいたします。

(会長)

どうもありがとうございました。

## 5 閉 会

(会長)

以上をもちまして、本日予定しておりました報告議事事項等、全てを終わらせていただきたい、このように思っております。配付しております資

料の中で、また後ほど、御高覧、お目通しいただくことを、本当に時間がなくなりましたのでお許し賜りたい、このように思っております。

それでは、閉会に当たりまして、今日は本当に形成計画を作っていくという形の中で、その前提といたしましての目標人員をどうしていくのかという形の中で、いわゆる今までどおりの輸送人員でいくのか、あるいは実利用者数というふうに新たな概念が出てきておりますので、どちらを取るのかということを最初の方の議論をしていただいたと思います。

併せて、実際のこの計画の議論の中におきましては、やはり複数市にまたがっての協議会でございますので、こういった市民の方々にとって分かりやすいような、見える化していき、それが実感としてどのようにこの利用促進につなげていくのか、そういった形も踏まえたような計画に高めていく必要がある。このような御意見も賜ったところでございます。

本日賜りました貴重な御意見を基にいたしまして、おおむね今後のスケジュール的な話でございますが、2月の下旬あたりまでにはきっちりと、さきほど御議論いただきました最低2つの件をどのように形成計画に落とし込むのか、事務方、部会の方で更に検討を踏まえさせていただき、そしてそれを当協議会の方に向けさせていただき、議決を取らせていただきたいと思っております。その上で、即、約1か月ほどパブリックコメントの期間を要しますので、3月末、あるいは少し、さきほど言いましたように4月に若干ずれ込むのかもしれませんが、パブリックコメントをかけさせていただき、3月末ないし4月上旬あたりには、当協議会としての形成計画を、案ではなくて確定という形で作業を進めてさせていただきたい、このように思っているしだいでございます。

こういった形成計画を作っていく作業を経ていく中で、改めて我々の協議会の心をついにしていき、本当に利用者目線、市民目線の中で、我々でできること、そしてまた利用者の方々気付いていただき、やっていただきたいこと、そしてまた事業者様としてできること、そしてまた行政としての役割分担、いろいろなことがみえてくるこの1年ではなかったのかなというふうに思っておるしだいでございます。

今後とも、皆様方のいろいろな、さまざまな御意見を踏まえ、御指導、御鞭撻を賜る中で、当協議会がきちとした形で沿線住民の信頼、負託に応えるべく邁進してまいりますこと、皆様方と一緒に進んでまいりますことを固く決意を申し上げまして、閉会に当たっての挨拶に代えさせていただきたいと思っております。

今日で今年が終わるわけでございますので、1月に始まりましてから4回にわたりまして、委員の皆様方には本当に一生懸命御尽力いただき、御議論いただきましたことを感謝申し上げます、閉会の挨拶とさせていただきます。本当にありがとうございました。



(事務局)

どうも会長、ありがとうございました。

以上をもちまして、全ての議事等が終了いたしました。これをもちまして第29回神戸電鉄粟生線活性化協議会を閉会いたします。

もう暗くなっております。お時間も。ですので、足下には十分お気を付けいただきまして帰っていただくようお願いをいたします。

本日はどうもありがとうございました。