

第30回神戸電鉄粟生線活性化協議会 会議録

〔日 時：平成29年2月27日（月）15：00～17：00
場 所：三木市役所 5階 大会議室〕

1 開 会

（事務局）

ただいまから、第30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長の〇〇と申します。どうぞ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、協議会会長であります藪本三木市長より、一言御挨拶をお願いいたします。

（会長）

皆さん、こんにちは。梅の香も香る中で、本当に一日一日、春の到来が待ち遠しいところとなったしだいでございます。今日は30回目の活性化協議会ということで、いろいろ皆様方お忙しい中、お繰り合わせいただいた中で御参集賜りましたことを、まずは本当にお礼を申し上げたいと思っております。ありがとうございます。前は、昨年12月に開催させていただきました。それから約2か月が経過しておるわけでございます。前回の時には、この法定協議会があった上でのいわゆる形成計画というものを、その素案の提案をさせていただき、御審議を賜ったわけでございます。その中の御意見も踏まえる中で、先だつての2月14日、今月中旬あたりに形成計画の中での部会を設けておりますので、その部会におきまして更なる御検討、協議をしていただいたしだいでございます。本日は、それらに基づきまして年末に行われました内容からの変更点、これを中心に御協議をいただく中で、また、報告事項、あるいはその他のところでもいろいろと御報告等を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。

なお、今後の流れといたしましては、今日は形成計画案というものを確定した後には、それぞれの沿線市のほうでパブリックコメントを実施をしていただく、そのような流れになってるわけでございますので、どうかこの策定に当たりまして、忌憚のない意見を賜りますようお願い申し上げます。会長としての開会の挨拶に代えさせていただきたいと思っております。よろしくお願いいたします。

（事務局）

ありがとうございました。

それでは、本日の出欠について御報告をさせていただきます。本日、神戸市建設局道路部計画課長の〇〇様、神戸西警察署交通第一課の〇〇様、小野警察署交通課長の〇〇様、それから、押部谷連合自治会協議会会長の〇〇様、元三木地区区長協議会長の〇〇様、小野商工会議所専務理事の〇〇様、それと、神戸大学の学長顧問でいらっしゃいます〇〇様の各委員様が御欠席をされております。本日、委員25名中17名の御出席を賜っておりますので、協議会は成立をいたしております。併せまして、オブザーバーにつきまして、神戸県民センター県民交流室長の〇〇様が御欠席となっております。

それでは、ここから会議の進行を会長の藪本三木市長によりしくお願いをいたします。

2 議 事

議事1号 「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」の最終素案について

(会長)

それでは、さきほど申し上げましたが、本日はお手元に会議次第をお配りさせていただいておりますように、議事事項といたしまして1件、報告事項といたしまして1件、それから、その他として2件、合計5件があるわけでございます。最初は、まず議決事項という形の中で議事1号という形で、神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の最終素案につきまして、事務局のほうから先だってに行われました部会での協議内容を踏まえて御説明をいただきたい、このように思っております。よろしく願いいたします。

(事務局)

失礼いたします。まちづくり部で交通政策課課長をしております〇〇と申します。どうぞよろしく願いをいたします。以降、着座して失礼をいたします。

お手元にお配りしております資料のうち、右肩に資料の1と書いてある資料です。前回協議会からの主な変更箇所一覧というA4の両面になっている資料、それから、冊子になってお渡しをしています素案、そちらのほうを御用意いただきたいというふうに思っております。

では、失礼をいたします。前回協議会に御提案をさせていただきました計画素案からの主な変更点につきまして説明してまいりたいと思っております。

まず、素案の11ページをお開きいただきたいと思います。前回の協議会におきましては、粟生線の利用者数についてどのようにするかということで、素案検討部会のほうに宿題をいただいているような形になっており

ました。利用者数につきまして、簡単ですがおさらいをさせていただきますと、従来、連携計画から取り組んでまいった利用者数につきましては、輸送人員という概念でございました。こちらにつきましては600万人台ということで、いわゆる切符を買った駅で利用者がカウントされるということでございます。それから、このたび、形成計画におきまして議論に上がっております実利用者数という考え方、こちらにつきましては800万人台の数値ということで、実際に乗り降りをした駅で人数がカウントされると。簡単に申し上げますと、そういった違いがあるということでございます。

素案検討部会を今月中旬に開催いたしまして、重点的にこの利用者数の取扱いについて議論をしてまいったところでございます。素案の議論を経まして結論から先に申し上げますと、このたび、御提案させていただいておりますのは、実利用者数のほうをメインに使わせていただくということでさせていただいております。11ページのグラフになっておりますその下以降に、その理由を記載しております。ちょっとこちらは大事なところですので本文を読ませていただく形にさせていただきたいと思っておりますが、グラフの下側です。本計画の前身である「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」において用いた「輸送人員」は、国の基準による統一的な算定方法に基づき算定された人数であるものの、この算定方法によると、例えば普通券で粟生線と他線を乗り継ぐ場合、往路は粟生線で1人が、復路は他線で1人がそれぞれ計上されるため、他線との乗継利用が多い粟生線においては、「実利用者数」との間で大きな差異、年間約200万人程度ですが、こうした差異が生じておりました。こうした輸送人員の特性を踏まえ、本計画におきましては、粟生線利用をより実態的に把握することのできる「実利用者数」の数値を用いることとしたいと考えております。粟生線と、例えばですが湊川駅の往復の場合、先の協議会におきましても〇〇委員さんのほうから説明があったわけでございますが、従来の輸送人員でいきますと、行きは粟生線の駅で1人、帰りは湊川、これは有馬線に属しますので有馬線でカウントされるということで、いわば粟生線の駅と湊川の駅で、往路、復路で泣き別れになっているような状態になっているということでございました。こうした輸送人員の特性を踏まえて、より利用者目線と申しますか、市民目線の観点から、粟生線の利用を実態的に捉えることのできる実利用者数の数値を用いさせていただきたいと考えております。

一方で、これまで用いてきた輸送人員につきましてはどうするのかということでございますが、こちらにつきましては、ページをめくっていただきまして、65ページをお願いいたしたいと思っております。65ページのほうを、参考編というページになってまいるんですけれども、形成計画におき

ましては実利用者数をメインとして用いてまいりたい。しかしながら、従来から用いてきた輸送人員につきましても、実利用者数の傾向などを判断する、いわゆる実利用者と、それから輸送人員をダブルチェックするような形で分析していく必要があります。その下に①から③に掲げておりますけれども、そうした点、例えば①で言いますと、実利用者数は過去のデータの蓄積というものが限られたものであるということです。例えば粟生線の利用のピーク時からの経年の変化、また、その傾向を見ていくという必要も、今後、引き続きあるという点です。それから、2点目といたしましては、このたび、形成計画を策定してまいります。前回の計画であります連携計画において策定をしました事業も引き続き継続してやっていくということで、二つの計画につきましても相互に継続性があるという点です。それから、三つ目ですけれども、輸送人員、こちらにつきましても、国土交通省の基準によります統一的な算定方法により用いておられると。全国の鉄道各社との比較などにおきましてもは有用な指標であるということから、この形成計画におきましてもは参考資料という形で掲載をさせていただくこととしております。

それから、前回からの主な変更点ということで説明を続けてまいります。お手元の素案冊子の22ページをお願いいたします。22ページには5)として、神戸市総合交通計画ということをおのこのたび上げさせていただいております。前回は、神戸市の地域公共交通網形成計画案というような形で上げさせていたのですが、神戸市におきます交通に関するより上位の計画ということで、神戸市総合交通計画のほうに変えさせていただいたさせていただきます。

続きましての変更点に移ります。24、25ページをお開きいただきたいと思っております。24ページには小野市の計画であります夢プラン2020おの総合計画というところで、その将来像、1から6つまでの報告が上がっておりますが、前回はこの将来像の6つ目の項目の記載がございませんでしたので、このたび、改めて追記をさせていただいたさせていただきます。25ページ2)として、小野市都市計画マスタープランということで、その基本方針1から7つまで項目が上がっておりますが、こちらも前回、この7番目の項目が記載がございませんでしたので、このたび、改めてそちらの記載を入れさせていただいたというところでございます。

続きましての変更箇所でございますが、冊子をめくっていただきまして40ページになります。40ページには、横になっておりますけれども、粟生線沿線地域が目指す将来の姿をイメージ的に図示したページでございますが、このたび、追記をさせていただきましたのが小野市域におけます小野駅の周辺でございますが、青い字で駅周辺における区画整理事業といった内容を、このたび、追記をいたしております。具体的には、小野市の

垂井南土地区画整理事業のことになるのですが、その内容を文章として記載をいたしております。

続きましての変更箇所になりますが、47ページをお願いいたしたいと思っております。形成計画におきまして、今後、取り組むべき3つの方針を前回御提案をさせていただきまして、47ページにおきましては③というところでございます。鉄道施設の更新・改良による安全性の確保・輸送サービスの向上といったところでございます。このたび、白い丸が二つ挙がっておりますが、丸の2つ目、鉄道施設の更新・改良に合わせた輸送サービスの改善といった内容を記載しております。こちらにつきましては、車両更新のいわゆるペースアップを支援といったような行政間の支援の内容も固まってまいりました。そうした内容を踏まえまして、このたび、こうした記載を改めさせていただくとともに、また、行政の鉄道に対する支援ということで、より分かりやすくイメージしていただけるよう、レール、あるいは法面、そういった工事の写真についても掲載をさせていただいたところでございます。

続きましての変更箇所、49ページをお願いいたします。3本柱の方針2、まちづくりと連携した公共交通網の形成という中の事業の①、駅を中心としたまちづくりの推進という項目の白い丸の一番下でございます。駅周辺における区画整理事業の実施というところに、具体的に垂井南土地区画整理事業という具体取組事例を具体的に記入をさせていただいたところでございます。

それから、ページを進めまして51ページをお願いいたします。事業の③、住宅・企業の立地を支える公共交通網の充実というところでございますが、具体的な取組という中に、アクセスバス路線の新設の例といたしまして、小野市内の駅と匠台工業団地を結ぶバスの運行等ということで、具体的な取組事例を挙げさせていただいたところでございます。

それから、同じくその51ページの下を取組になります。④-1交通結節点におけるにぎわいの創出（沿線内）というところでございますが、その下の具体的な取組、丸の2つ目、駅周辺のにぎわいの創出というところで、前回、協議会の素案におきましては、鈴蘭台駅前の再開発のイメージ図の掲載をさせていただいたのですが、それと共に新駅舎の建設ということも重なってまいりますので、そちらの記載と共にイメージしていただきやすいように、橋上駅舎のイメージ図を併せて載せさせていただいたところでございます。

それから、ページを進めまして、次の内容といたしましては53ページになります。方針の3と、公共交通の活性化及び利用促進の中の①、日常利用に対するモビリティ・マネジメントの実施という、その項目の上から4つ目の丸になります。地域住民・組織・団体の主体的な取組のサポート・

推進というところでございますが、前回の素案では、いわゆる粟生線サポーターズくらぶに特化した書きぶりになっていたのですが、協議会の事業として粟生線利用促進活動補助金ということで、粟生線の利用促進に資する事業につきましては協議会としてもそれを支援しているという事実がございますので、そちらの書きぶり、そちらにつきましても書きぶりを追加させていただいたというところでございます。

それから、次の変更点といたしましては、その隣、54ページ、そして55ページになります。事業として、③楽しい〈非日常〉利用に対するモビリティ・マネジメントの実施というところでございます。こちらにつきましては、市民の皆さんも積極的に粟生線等の利用促進に取り組んでいただいているといった事実を踏まえまして、内容をかなり細かく分けさせていただいたところでございます。地域内イベントの連携、あるいは子育て世代をターゲットとしたイベント、55ページに入りますけれども、ハイキングイベントの開催、あるいは地域との協働による取組の実施ということで、引き続き、市民の皆様につきましては粟生線利用に取り組んでいただきたいと、そういった思いもでございます。具体的な取組例としてイメージしていただけますように、写真をふんだんに用いる形で内容を充実したところでございます。

それから、最後の変更点になりますが、58ページをお願いしたいと思っております。形成計画を策定いたしまして、今後、さまざまな事業に取り組んでまいるのでございますが、その取組成果の数値目標という項目でございます。こちらのほうにつきましても見直しをしております。まず、見直した内容の方針1の①の指標でございます。新型車両への更新による安全で安定した輸送サービスの確保と挙がっております。前回の協議会におきましてはこちらの指標がまだ作成途上でございますが、今後、策定予定といったような書きぶりになっていたかと思っておりますが、このたび、目標値といたしまして5編成、沿線市等によります車両更新の重点的な支援といったような施策も固まってまいっておりますので、具体的に5編成といった目標値を挙げさせていただいております。それから、その下、②の指標です。鉄道とアクセスバスの平均待ち時間ということでございます。これにつきましては、来月行われる予定となっております神戸電鉄のダイヤ改正を踏まえてまして、改めてバスとの平均の待ち時間の算定をし直したというところでございます。続きまして、方針の2の②の指標です。三木市・小野市の観光入込客数の数字でございます。こちらにつきましては、人口減少等が見込まれる中ではありましたが、観光にまちづくりと連携した取組を進めていくということで、基準値773万人と同数程度ということで記載をさせていただいたところでございますが、こちらにつきましても、素案検討部会等でも議論になりまして、沿線市それぞれ地方創

生計画を策定しているということで、同じ市が策定しているやはりそういった計画に合わせるべきではないかということもございまして、そちらの数値に目標値を変えさせていただいたというところでございます。最後に、方針3の①でございます。実利用者数及び沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数というところでございます。前回の御提案につきましては、年間の利用回数のみ記載でございました。しかしながら、その後の議論におきまして、前回、連携計画の時から、いわゆる700万人台の輸送人員の確保を目指すということで、一つ、大きな目標がございました。このたび、形成計画に変わりました、沿線地域を含めた交通の計画ということにはなるのですが、粟生線を一つの大きな基幹軸として捉えるということには変わりませんので、その辺りの粟生線の利用者数を、このたび、設けさせていただいたところでございます。基準値につきましては、平成27年度の実利用者数842万人ということで置かせていただいております。平成33年の目標値につきましては、850万人ということで挙げております。利用回数につきましては、今現在が45回ということになっているのですが、その下の注釈の米印の4番のところにも書いてございます。今後、少なくとも1人当たり年間2回、すなわち、粟生線利用、行って帰って、それで1往復になります。今後は実利用者数を利用者数の指標として用いるということになりますので、行きも粟生線にカウントされる、そして、帰りも粟生線にカウントされるということで、1往復、少なくとも1人2回以上は乗っていただくことで、すなわち、これまでマイカーで行っていた神戸、三宮方面の利用を、少なくとも1回以上は粟生線を利用して行っていただくということで、達成可能な数字ということで設定をさせていただきました。それが、850万人という数字でございます。

以上、走った説明になりましたが、前回協議会からの主な変更点について御説明をいたしました。どうぞよろしくお願いをいたします。

(会長)

さきほどの最後のほうの58ページの御説明を事務局のほうでなされたんですが、補完、説明する、追加という形で72ページ、73ページ、非常に目標人員を決めていくということで大事でございますので、少しそこも補って説明を追加してください。

(事務局)

それでは、冊子の72ページをお開けいただきたいと思います。さきほども申し上げた指標の算出の根拠につきまして記載をいたしております。まず、基準値の算出というところでございますが、初めに、この沿線地域1人当たりの年間鉄道の利用回数と回数の出し方につきましては、粟生線

の実利用者数を粟生線沿線地域の5歳以上の人口で割ったものと定義をさせていただきます。まず、この基準値につきましては、実利用者のほう、こちらにつきましては、実際に神鉄さんのほうでその算定がされております神鉄データを使わせていただくこととしております。一方、この5歳以上人口につきましては、平成27年の国勢調査の取りまとめ、そちらのほうで確定をまだしていないことから、平成22年の国勢調査の人数を基に各年度の人口の減少率を掛けさせていただいた、それを基準値という形で置かせていただいております。そちらの下のほうには、具体的な算出方法を書かせていただいております。粟生線の実利用者数については①の842万人、今、72ページですけれども、実利用者は842万人、そして、沿線地域、こちらは22年の国勢調査人口から推計をした27年の基準となる値ですけれども、そちらが18万6,000人ということにさせていただいております。それを割った回数が、今現在の基準値の45回ということでございます。

73ページをお願いいたしたいと思います。続いて、33年の目標値の算出の根拠ということとさせていただきます。こちらにつきましては、さきほども申し上げました、少なくとも1人当たりの年間2回は多く鉄道を利用するという目標を掲げまして、こちらにつきましても各市の地方創生計画、こちらが31年度の数字が一番最終の数字になるんですけども、それを捉えさせていただいて18万1,000人、粟生線沿線地域の5歳以上の人口が18万1,000人、それに2回回数を増やすということで47回、1掛ける2といたしまして約850万ということで、目標とすべき粟生線の実利用者数の人数を算出させていただいたさせていただきます。下の表につきましては、参考程度にその目標値、基準値となる数字を挙げさせていただきます。

以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。ただいま、部会のほうで御協力いただいた2か月前からの変更箇所について説明がございまして、大きく分けて数点あったかと思っておりますけれども、いわゆるそれぞれの関係3市の総合計画や地方創生計画との整合性を保つべく、そういった観点からの変更点。それから、今まで、これまでのこの協議会、任意協議会の時に作ってございましたいわゆる連携計画、それがこのたび、法定協になりまして形成計画という形に変わります。何が大きく変わるのかといいますと、今までの連携計画は粟生線の存続、利用者の促進、これを大きく主眼としておったわけですが、このたびの形成計画という形になりますと、それに加えまして、粟生線の利用者の促進のみならず、それぞれがその交通を中心として、

核として、どのようにまちおこし、まちづくりを行っていくのか、そういう観点からの入口が新たに追加されるということが大きな変更点になるわけでございます。そのような中におきまして前回も議論が出たわけでございますが、今まで連携計画で踏襲してまいりました、いわゆる輸送人員、直近のデータでいきますと646万人、それを従来は700万人以上というのを私ども協議会とすれば目標にしておいたわけでございます。しかしながら、さきほど事務局のほうから説明がございましたが、やはり利用者の方々に分かりやすいという形で、実際に御利用されている利用者数という形を、当協議会としてもそれを一つの大きな指標に変換していったらどうかということで、直近の利用者数842万人、実利用者数でございます。それを、平成33年度には850万人という形を目標とするという形でさきほど報告があったところでございます。今後、沿線の人口が、平成22年国勢調査時点では19万人であったのが、目標としております平成33年には約1万人近く沿線人口が減ってきて、18万1,000人近くなってくると、まで下がってくるということでございますが、今現在の利用回数が、大体、5歳以上で45回というのが出ております。それを、少なくとも1往復、回数にして2回多く乗っていただくという形、それでもって47回という提案があったわけでございます。それを用いますと、人口減少はしておるものの回数をもう1往復増やすという形で、850万人という数字が出てきておるわけでございます。47回の年間の利用回数というのは、往復を乗っていただくということを前提にしますと、大体、年に24回、月に直しまして2回、これを一つの目標としていくということの中で、利用回数、そして、実利用者数850万という数字が私ども協議会としての新たな数値目標にしていきたいということが、今、事務局としての説明があったわけでございます。

これを受けまして、これは議決事項になっておりますので、各委員の皆様方の忌憚のない御意見を賜りたい、このように思っています。どちら様でも結構でございますので、挙手の上、御質問等、お願いしたいと思いません。

(〇〇委員)

神戸市の〇〇でございます。お願いします。ちょっと確認という意味で、さきほど市長さんから月2回という御発言があったかと思うんですが、それはそれでよろしいんでしょうか。

(会長)

後で述べさせますが、分かりやすく、仮に分かりやすくとえで言ったつもりでございますので、誤解があったら事務局のほうから正確にお願い

いたします。

(事務局)

今、現状、平成27年度で45回ということでございます。ということは、それを単純に12月で割りますと4回になります。ですんで、4回ということは2往復。例えば三木からでしたら、三木駅から西鈴まで行って、それで1回、西鈴から逆に帰ってきて1回と、こういう形、こういうカウントで2回というふうにしておりますので、その会長の発言は要するに、今現在は一月に2回という現状であるという御報告をさせていただいたということです。

(〇〇委員)

現状が月2回、平均すると利用されてると。それを年間で、目標値として更に1往復を増やすということを目標に設定しようではないかという理解でよろしい。

(事務局)

はい、それで結構です。はい。

(〇〇委員)

あと、年間850万人という利用なんですけども、この表を見てますと、年間利用者数850万人という数値と、それから、1人当たり47回目標にするということと、利用に関して2つの目標が掲げられてると思われまますけども、850万人は将来人口を掛けたもの、47回に将来人口を掛けたものということで、この850万人を達成しようと思えば、47回と将来人口の両方を満足しないと850万にならないということで、将来人口の達成も含めてこの協議会の目標にするのか、将来人口は将来人口で変わり得るものということで、47をメインに置いて将来人口を掛けた850万人というのは参考値として扱うという位置付けなのか、ちょっとその辺、補足をお願いします。

(会長)

まずは事務局のほうから補足をしてください。後で私がします。

(事務局)

こちらにつきましては、やはり850万人という一つの目標は大きく設定すべきではないかということで、今回、新たに追記をさせていただいたところでは、この人口につきましては、ある程度、人口減少などを盛り込

んでいっているところではございますけれども、さきほど申し上げたような47回とセットとすることで、目標として達成可能な目標になっているのではないかとこのように考えております。ですので、こちらにつきましては850万人、それから、47回というものを同時にセットとして目標値として捉えたいというふうに考えているところです。

(会長)

私のほうのこの資料見させていただいた考え方は、73ページのそれぞれ33年、今からでしたら4年先の目標の、目標というのか、多分これはそれぞれの沿線3市で地方創生計画を作っておられると思います。その中で目標値とした人口というものがここに掲げられてるんじゃないのかなと、このように考えておるわけですが、それぞれの首長をはじめ、それぞれの行政としては、少なくともこの人数よりも人口減らないように、できればこれよりも増えるようにという形でそれぞれの施策を行っておられるわけですが、そういう意味では、お問合せのこの人口を目標とするということではなくて、この人口、地方創生計画のを仮に使わせていただいております、これよりも何とかこれ以上に下がらないように、できればこれより少し多くなるようにという形の中で、利用回数をコンプリートしていく中で行ったときに、結果としては850万人を超えているということも、やはり目標、結果の数値としてそういう形になっているということに望ましいのではないかと。そういう意味では、850万人というのか、前の連携計画の時には700万人以上という目標だったんですかね。700万人ピンポイントであったんですか。どちらなんですか。以上ですかね。

(事務局)

700万人台の確保を目指すとなってまいりました。

(会長)

台ですね。そういう意味では、今回はこういう形で、47回という回数是一个の大きな目標としていく中で、沿線人口が地方創生計画よりも増加していく分にはそれに越したことはないわけであって、おのずとその結果として850万人を超える場合もあり得るし、目標とまでは行きませんが、それに越したことはない。そういう意味では、850万人台という言葉を使ってはおりませんが、形成計画の時と、考え方とすれば似通ったようなところがあるのではないかと、このように思います。

(会長)

はい、どうぞ。

〇〇委員、お願いいたします。

(〇〇委員)

確認させてくださいませ。3点ございます。1点目、今の訂正というんですか、説明の中で、〇〇さんのほうから、実利用者数を今後は採用するというふうに説明の中で、市民目線、利用者目線を考えてというふうにおっしゃったんですが、途中、ちょっと議長も説明しかけられましたが、市民目線、利用者目線だと何で実利用者になるんかいうのを簡単に御説明いただきたいのと、2点目が、併せまして事務局のほうに、今、部長のほうで、2回、4回うんぬんで粟生から西鈴蘭台とおっしゃったんです。この西鈴蘭台っていうのが粟生線の中でどういう位置付けで西鈴蘭台と粟生の間になるんかというのを教えていただきたいのと、それから、その実利用者と今までの神戸電鉄さんがカウントされてた方法のそこでの差異について、去年の8月11日に神戸新聞に小野市さんが、そういう数値のあやふやなことでは駄目だということなのでこの会には出席しないというふうに発表されておられましたんですが、今回、この件は小野市さんのほうはクリアされたかどうかということ、一応、明言していただきたいということと、最後に、神戸電鉄さんに850万人粟生線乗ったとなったら、平均通過数量というんですか、輸送密度っていうのは大体どれぐらいに粟生線になるかと予想されてるかということ、ところを教えていただきたいと思えます。以上です。

(会長)

3点ほど御質問賜っております。まず、1点目につきまして事務局のほうから、1点目、2点目ですかね、お願いしたいと思えます。

(事務局)

1点目の市民目線、利用者目線がどうして実利用者数のほうにつながっていくのかといったような御質疑だったと思えますが、やはり、冒頭の説明でも申し上げましたとおり、粟生線の利用促進ということで一生懸命粟生線の利用を、乗っていただいた事実がございます。ただ、このカウントの仕方によりまして、従来、その帰りの分が粟生線のほうにはカウントされていなかったといったところがございます。そうしたことも踏まえて、今後、やはり粟生線の利用促進につなげていくためには、行きも帰りも実際改札を通過した駅での人数ということでカウントするほうが、より実態を捉えた形になるのではないかとということで、実利用者数、実利用者とい

う形に言わせていただいたしだいでございます。

それから、2点目の粟生線の駅と西鈴間のこの件につきましては、飽くまでも具体例のための一例というところでございます。以上でございます。

(会長)

それでは、もう1点、3点目の御質問をいただいております。3点目の前半のほうにつきまして、事務局のほうからお願いしたいと思っております。

(事務局)

失礼します。利用者数の、失礼いたしました。小野市さんの協議会の参画についてといった内容でございますね。

(〇〇委員)

納得されてますんですかってことだけ、納得されてますかって。

(事務局)

小野市さんにも形成計画の部会のほうにも出席をしていただき、その中で協議をさせていただいてますので、納得していただいております。

(〇〇委員)

小野市さん・・・。

(会長)

どうぞ。小野市の委員さんのほうからお答えいただきたいと思っております。

(〇〇委員)

すいません。失礼いたします。本日、〇〇の代理で出席させていただいております小野市総合政策部課長〇〇でございます。失礼いたします。小野市の意見はどうかということでございますが、納得してるかどうかということでございますが、小野市は利用者数が非常に重要な指標であるということ、190万人という差異が出てきたということに対しまして、いろいろと問題提起をさせていただいた中で会議をちょっと欠席させていただいておったわけでございますが、今回の形成計画の策定については、より実態に近い数値に置き換えるということと、あと、今後も実利用者数を基に活性化協議会で利用促進について議論を進めていくということでございますので、小野市といたしましては賛同するということでございます。

(会長)

ありがとうございます。最後に、3点目の後段でおっしゃいました平均乗車密度等につきまして、神戸電鉄さんからお願いいたします。

(〇〇委員)

輸送密度は非常に専門的な数字なのであれなんですけれども、850万人ということであれば、現在、842万人ということですので、さほど今と変わらない。現在、私ども、輸送人員の数え方で言いますと、8,000人から9,000人ぐらいの間のところは粟生線全体の輸送人員というところで、これは区間によって異なります。区間によって異なりまして、グラフで見ますと、12ページのところを見ていただいたら、どこの駅間でどれだけの人が乗っているかというようなところがございます。実は、これを基に各駅間で何人乗って、その乗った距離が幾らで、要するに、人数と距離を掛け合わせて輸送密度というものが求められていくんですけれども、そうしたことをしますと、私どもが算定してる数字よりは輸送密度が下がるということになります。今日はちょっとデータでお示しできないのであれなんですけれども、実際下がるということについては、兵庫県さんの利活用方策の検討委員会、これにおかれまして、その中で調査をされました。その中に報告が出ておりますので、また、この場でも出していただいたらと思います。実際、私どもが出してるものと、2013年度を基に利活用方策の検討の分析をされましたので、私どもが算定してる輸送人員に基づいた、輸送人員をちょっと用いて算定したものとビッグデータを用いて分析したものとでは数値が異なっておりますので、そちらについては、また次回にでも出していただいたらなと思います。私どもの予想では、輸送密度は下がるということがございます。ちょっとデータが分かりにくいと思いますから、物を見ていただいがほうがいいのかなとは思っていますので。

(会長)

一般的には、人数が上がりますので乗車密度は上がるのかなと思って伺ってたんなんですけど、データがないので、またその辺は。県のほうでその辺答えられますかね。今は無理ですね、データがございませんのでね。〇〇委員、今の件についていかがでしょうか。

(〇〇委員)

それはそれで、また教えていただいたら結構なんですけど、神戸電鉄さん、ごめんなさい、議論をはぐらかすわけじゃないんですけども、輸送密度、確かに下がってるんですよ。10年ほどの間に数千人下がってきてると思うんですが、それでも粟生線のほうが、三田から、あれ、何でしたっ

け、新しくできた公園都市線よりも輸送密度高いはずなんやから、どない考えてもそれやったら粟生線の前にそっち消さなあかんの違うかなと単純に思ってたんですけども、そんなわけにもいかんのやろうなというのが一つと、今の事務局の返事は質問に答えてはれへんのであって、何で粟生線が鈴蘭台から粟生やのに、途中で西鈴までで切ってしまったとえとされるのかなというのは意味不明なんと、もう一つは、市民目線というのをはぐらかされましたけども、要するに、行きも帰りも乗って私ら一生懸命乗っとんねんから、ちゃんと神戸電鉄さん、それカウントしてよねっていう市民の気持ちをくんで言われたんか、単純に市民目線という言葉が使われたんかって、市民としては感じがだいぶ違うんですが、皆さんが一生懸命神戸電鉄を残さなあかんと思って乗ってはんのか、単純に事務局のほうが市民目線の表現を使い合ったんかということだけを、また、今でなくて結構です。

(事務局)

もう一度、じゃあ、市民目線というのは、やはりあくまで市民のかたにとって分かりやすい、一番分かりやすいと思います。例えば三木から神戸行かれたら、往復されたら2回と、2人と、それがやっぱり一番分かりやすいですし、せっかく往復してるのに、市民のかたが、私、往復で2回乗ってるのにカウント1回しかされてないのっていうのはやはり不合理なものではないかな、市民のかたにとっては非常に分かりにくいものではないかなということで、こういう表現を使わせていただいています。あと、すいません。別に大意があって西鈴で止めたわけではなくて、例えば話をさせていただいたということで、そこは御理解いただきたいと思います。

(会長)

大方、私どもの協議会が、本当に1人でも多くの方々に粟生線を利用させていただきたい、これを目標といたしまして、市民代表の委員さんも本当にちゃんとメンバーとしてこの会に御参加していただき、いろいろな貴重な御意見を賜ってるところでございます。そういう意味からも、当協議会とすれば、やはり実際に利用されてるかたをどのように増やしていくのかということの主眼に置いた協議会でございます。また、1人でも多くのかたに御利用いただきたいという熱い思いも込めておるわけでございますので、ちょっと市民目線という言葉が、私も使わせていただいて、ちょっと語弊を生んでいたら本当に申し訳なかったと思っておりますが、そういう当協議会としての熱い思いも込めた形で、このたび、私どもも形成計画としての目標につきましては実利用者数のほうに変更をさせていただきたい、こういうようなニュアンスでございます。

他にはございませんでしょうか。どうぞ。

(〇〇委員)

ここでは乗降者数、利用者数 842 万人の中には、多分、観光とかビジネスも含めてですけど、ここで積算の基準になってらっしゃる沿線住民の数だけじゃなくて、他の要素の部分も入った 842 万人であろうかと思うんですけど、その中、分類は難しいとは思うんですけども、その部分、何割かはそういうかたがいらっしゃるということであれば、850 の数もその中になんばかその観光の要素って入ってないといけないのかなというのが一つ。

それから、今、特にインバウンド、中国からのバスの団体もかなり減ってきてますけども、やっぱり各地、今までのゴールデンルート以外のところを個人で回られてるところの方々が非常に増えてきてますし、たぶん、この辺りでも個人、家族連れなんかで、本当に自分で切符を買ってそれを楽しみに来られてる方々が、インバウンド増えてきてまして、それをまた日本としては、関西としては増やしていかないかんとなって、そういうところで行けば、ここの部分もかなり要素としては取り込む要素があるかと思うんですが、そういったところが注目点がほとんどなくて、単に観光入込客数ということだけになってるんですけども、各市でもその辺のところ、たぶん、分析されてるんだらうと思うんですけど、そういうところも、ここのところは目標値のところには加えるべきではないかなと思います。以上です。

(会長)

〇〇委員からの御質問、本当にありがとうございます。いわゆる今の 850 万人、あるいは 45 回うんぬんとかいう形につきましては、一つの積算上の便法なのかもしれませんけれども、あくまでも沿線の住民のかただけをターゲットにしており、目標数値にしております観光入込客、あるいはインバウンドの方々、そういった切り口が入っていないのではないかと、こういう御指摘でございますが、これにつきましては部会のほうで議論が出たのか出なかったのか含めて、ちょっと事務局のほうから御説明いただければありがたいと思います。

(事務局)

失礼いたします。こちらにつきまして部会のほうで出した議論といたしましては、観光の入込客数という点でございました。当初の事務局の提案としては、人口が減っていく中で、目標値、基準値から同数程度ということであったわけですけども、それぞれ各市が取り組んでいきます観光施策と

地方創生の取組も反映させた上で、一つの成果指標として970万人という目標を上げさせていただいたところでございます。

あと、粟生線利用に寄与してるといいますか、インバウンドの件につきましては、このたび、貴重な御指摘をいただいたと思っておりますが、素案検討部会のほうでは、ちょっとそうした特段の議論にはなっていないということを報告させていただいております。

(会長)

はい、ありがとうございます。

今の関連で。申し訳ないです、後でまた言っていただきますので。ごめんなさいね。どうでしょうかね。

つまり、73ページの表をベースにして計算されておられますので、あくまでも定住人口、これをベースに、それが減ってくるけれども1人当たりもう一回、1往復、2回乗っていただけたらということで47回、そういうことをベースに850万人が計算されておるわけですが、定住人口だけではなくて交流人口も目標、方針の2の中には入っておるわけでございますので、それも加味した中で目標の人数を考えていったらどうかと、こういう御指摘は非常に当を得た御指摘であるわけでございます。今も〇〇委員おっしゃっておられましたように、842万人の中に、もう既にそういった定住人口以外のかたの御利用が入っておるわけで、11ページのグラフからも、それを込みで23年度の900万人台から低減はしてきておるといってございませけれども、将来の33年を目標にするに当たりますして、そういった定住だけではなくて、沿線人口だけではなくて、交流人口、インバウンド人口も入れた形での利用者数の設定のほうが合理的、当協議会とすれば合理的ではないかと。ましていわんをや、方針時のKPI、重要な目標指標の中に入込客数が入っておるわけでございますので、これを一つの変数、パラメーターとして加味した目標設定もあるのではないか、こういう御指摘でございます。

(事務局)

たぶん、特に部会のほうで議論にならなかったという一つの大きな要因は、さきほどもおっしゃいましたように、現状の842万人の中に、いわゆる今の部分が入ってるということで、これを沿線人口で割り戻した形がたまたま45回という数字が出てますので、例えば今の850万人という一つの目標を立てることによって、当然、回数としては沿線人口で割り戻した回数とはなってますが、これにはインバウンドの分も含まれてるといふふうに解釈をしていただいたらどうかなと思うんですが。

(会長)

いかがでございますでしょうか。

(〇〇委員)

観光入込客数を見ると240万人ほど増えてるわけですから、この部分を何かプラスの要因にはできひんのかなと、素朴な疑問なんですよね。検討できればしていただいて、難しければそのとおりだと思いますけども、ただ、この中で幾らでも、別に850万人以外のプラスアルファの形ですね。幾らかでもこの利用者に持ってくるんやという、その姿勢だけでも入れとくべきなんだろうと、数字はともかくとして必要じゃないかと思えます。

(会長)

ありがとうございます。ちょっとこれについては、また最後のほうで話させてていただきたいと思います。〇〇委員、えらいお待たせいたしました。申し訳ございません。

(〇〇委員)

お客さんにいかに乗ってもらうかと、神鉄を利用してもらうかと。僕の周りでも神戸、大阪行ってます、かなり。遊びもあるし、仕事もある。前も話したんですけど、神戸何回ぐらい行くねんと、年に20回行くかなと。そのうちの2回でもええから電車利用してくれと。全て電車利用してくれとは言わへんよ。やっぱり意識して、2回でも3回でもええから、10回のうち1回でも2回でもええから電車で行ってくれと。ああ、それでええんかと。それでええんやと。そういう考え方ですね。乗ってくれ、乗ってくれて、どうして乗ったらええんやと。そんなもん、神戸、大阪へ行くのに毎回神戸電鉄乗っていかれへんと。だから、無理は言わへん。車、便利は分かると。ただ、残すために、市民のために、2回でも、10回のうち1回でも2回でもええから電車で行ってくれよと。ああ、分かった。そういう考え方、簡単にわかりやすく言えば、そういう方向で進めていきたいと。だから、各市でそういうPRをしてもらいたい。ただ乗ってください、乗ってください。乗らな潰れます、なくなりますよ。では、どうしたらええんと。今言うたように、10回神戸行くんやったら、そのうち1回でも2回でもいいから電車を利用してくださいと。そういうPRをしたらどうかと。僕も行くたびにそういう、総会とか会合でそういうふうに言うんやけど、それをもっと回数増やす、もっと底辺を広げていく、そういう活動をもうちよっと盛り込んでいけたらどうかと、そのように思います。

(会長)

具体的な現実に添った意見を賜りまして、ありがとうございます。
他にございませんでしょうか。はい、どうぞ。

(〇〇委員)

すいません。神姫バス計画課の〇〇と申します。本日は代理出席で失礼
させていただきます。

58ページのところ、数値目標に鉄道とアクセスバスの平均待ち時間
10分から8分というふうになってるかと思います。そちらの対象が緑が
丘、志染、榎山、3駅になっておりますが、そちらのほうの榎山駅、先日
の部会でも私どものほうで少しお話をさせていただいておったんですけれ
ども、ページ飛びまして申しわけございません。70ページ、粟生線各駅
とバスの接続状況というふうな形で明記をさせていただいております。榎山
駅につきましては、バス停が榎山駅前、榎山という形で二つ並んでおりま
すが、こちらの分につきましては、らんらんバスの榎山駅前のみをこの改
善の目標の該当の部分にさせていただければなというふうに思っております。
榎山バス停が榎山駅から約300メートルほど離れておるといふところと、
少し古いデータにはなってしまうんですけども、私どもの駅からバスへの
乗継、バスから駅での乗継、そういったものの調査の中で、榎山バス停に
つきましては神戸電鉄さんとの乗継が皆無というふうなところが1点。あ
ともう1点が、こちらの榎山バス停につきましては、明石から社のほうに
北上していく路線が主だったものになるのですが、明石駅での他線との発
車ピッチの兼ね合いですとか、そういったところでお客さんの乗継事例が
ほぼないというふうな榎山バス停で合わせていくといふところが大変難し
い状態になっております。ただ、らんらんバスさん、私どもで運行して小
野市様が主体となっております。らんらんバスさんにつきましては、さき
ほどの匠台の工業団地のお話等もございましたので、今後の新しい路線設
定の際にそういった接続を御一緒に考えさせていただければなというふう
に思っております。以上でございます。

(会長)

これは事務局にお問合せしたいんですが、神戸電鉄さんのほうで今日の
4番その他の(2)ダイヤ変更ということについての御報告がございます
とあるわけですが、これはダイヤ変更を前提とした待ち時間とい
う理解でよろしいでしょうか。ちょっとそれについてもう少し説明して
いただきましたと思います。

(事務局)

こちらにつきましては、本日が最終素案の御提示ということでございました。そして、来月の25日ですか。神鉄さんのほうでダイヤ改正も予定されてるという事実も明らかとなっておりますので、今回、提案させていただきました時分につきましては、あらかじめ神鉄さんのダイヤ改正を見込んだ上で出させていただいたということでございます。

(会長)

ダイヤ改正がなければ、本来、基準値は何分だったんですか。

(事務局)

ダイヤ改正がなければ、前回の御提案は11分から9分へというものでございました。それがこのたび、10分から8分へということで記載を改めさせていただいたところでございます。

(会長)

さきほど、神戸電鉄さんからの70ページについて御指摘あったわけでございます。これを反映していただけるということでしょうか。

(事務局)

こちらにつきましては部会でも御意見をいただきましたが、反映をさせていただきます。

(会長)

神戸電鉄さん、よろしいですか。

(〇〇委員)

神姫バスでございます。

(会長)

神姫バスさん、よろしいですか。

(〇〇委員)

結構でございます。

(会長)

他にございませんでしょうか。

議論も出尽くしたところでございます。特に、やはり一つ課題として残

りましたのは、58ページの数値目標の設定のところ、方針3、①、850万人ということが出ておるわけでございます。実利用者数をベースとしてということでございますが、やはりそれに、数字はこのままで行かせていただくとしても、さきほど委員のほうから出ておりましたような形の中で、観光やインバウンド等を考慮した中で、もう少しこれについての表現を工夫できないのかという御指摘を賜ってるところでございます。この点につきましては、のちほど、これからパブリックコメントを行っていくわけでございますが、会長である私のほうに御一任を賜ればありがたいなというふうに思っております。

(〇〇委員)

850万人は難しいでしょうから、上のところで観光入込客数970万でほったらかしてるんで、ここから取り込むよ、持ってくるよという表現がどこかにあればいいのかなと。

(会長)

〇〇委員のおっしゃってる趣旨、大体分かっておりますので、240万人ほど入込客数増やしております。970万人から幾らかでも、850万人は前提といたしまして、少しでも取り込んでいけるような目標的な表現を、私どものほうで、事務局のほうで考えてさせていただき、会長のほうに一任をお願いをいただけたらと、このように思っています。

今、それを結論言えればいいんですけども、これの方向性というんでしょうか。それ以外、除いた点につきましては、今日はこれ、議決事項という形で最終になっておりますので、パブリックコメントを受けて、またそれをどう変更するのかというのはまた次のあれになりますが、今日のこの議論が出尽くしたところを受けまして、本議事事項1号につきましては御承認を賜ってよろしいでしょうか。

異議の声をいただいておりますので、御承認とさせていただきたいと思っております。

これをもちまして、1号議案は原案のとおり、一部加筆するという形の中で提出させていただきたいと思っております。

3 報告事項

協議会の取組状況について

(会長)

それでは、次には報告事項という形で、この私ども協議会が取り組んでおります二つの事業を事務局のほうから御報告をしていただきたいと思います。よろしくお願ひいたします。

(事務局)

三木市交通政策課の〇〇でございます。いつもお世話になっております。座って説明させていただきます。

それでは、協議会の取組状況をお手元のA4カラー両面刷りで4枚、資料2と右上に書いてある資料を使って説明させていただきます。

現在、協議会では、このたび、地域の団体や店舗、三木市観光協会様及び山田錦の館様等の御協力を得まして、日本を代表する酒米、山田錦をはぐくむ粟生線沿線の山田錦の郷を広くPRするとともに、粟生線の利用促進の一環として、1つ、「スマホで山田錦の郷めぐりスタンプラリー」と、2つ目、「山田錦の銘酒で乾杯！貸切列車&貸切バスで山田錦まつりへGO！！」という二つの事業に取り組んでおります。

まず、1つ目の「スマホで山田錦の郷めぐりスタンプラリー」ですが、こちらは、粟生線の駅周辺にある酒米ですね。山田錦にちなんだスポットなどをラリーポイントと設定しまして、スマートフォンなどの携帯端末からアクセスできるスタンプラリー回遊システムというアプリを利用しまして、山田錦の郷めぐりを気軽に楽しんでいただくという取組でございます。開催期間としましては、別途、三木市吉川町で開催されます山田錦まつりの初日であります3月11日、土曜日からとしまして、5月31日水曜日までとなっております。

次に、2ページをごらんください。2ページには、スタンプラリーポイントとしまして、まず、恵比須駅から三木上の丸駅周辺の6か所をラリーポイントとする「駅チカ回遊 山田錦のまちあるきコース」と、粟生線沿線から少し遠方の2か所をラリーポイントとします「もっと回遊 山田錦の田園満喫コース」を設定しております。「駅チカ回遊 山田錦のまちあるきコース」のラリーポイントは、恵比須駅、三木上の丸駅、稲美酒造様、三木城跡、旧玉置邸住宅、6としまして、パン屋さんのマツヤマ様、和菓子の一心堂様、ジェラートの万寿庵様及びMIKI夢ステーション様の4か所のうちのいずれか1か所となっております。5のポイントであります旧玉置家住宅内にありますふれあい夢工房様と6の4か所のラリーポイントでは、優待及び割引が受けられる特典が付いております。また、「もっと回遊コース」のほうでは、三木市吉川町内にあります山田錦の館及び黒滝となっております。商品としましては、駅チカコースの6か所を到達されたかたには、もれなく2ページに掲載しております一合餅とグラスセットを、駅チカコース6か所に加えまして、もっと回遊コース2か所、合計8か所を到達されたかたには、抽選で4ページから5ページに記載の山田錦一覧の商品や、神戸電鉄1dayフリーパスをプレゼントいたします。

次に、6ページをごらんください。2つ目の「山田錦の銘酒で乾杯！＝

貸切列車&貸切バスで山田錦まつりへGO！！」ですが、こちらはスタンプラリーのキックオフイベントとしまして、また、粟生線乗ろうDAY！プログラムとしまして、山田錦まつりの開催初日の3月11日、土曜日、こちらの日に臨時貸切列車と貸切バスで山田錦まつりへ行っていただくイベントでございます。現在、先着で100名の参加者を募っております。貸切列車は車内を昭和レトロな居酒屋に模様替えをしまして、KISS FM KOBЕで人気のDJでありますサウンドクルーのターザン山下さんが演出する昭和歌謡と、山田錦の銘酒や特製おつまみをお楽しみいただき、参加者には同日以後のスタンプラリー期間に使用できます神戸電鉄1dayフリーパスを進呈いたします。参加費はお一人様1,600円で、行程は、谷上駅を10時47分に出まして、鈴蘭台を經由して志染駅に12時20分に着きます。志染駅から貸切バスで山田錦会場へ13時0分頃到着、解散の予定でございます。

以上で協議会の取組状況についての説明を終わらせていただきます。

(会長)

ありがとうございました。ただいまの報告につきまして、何か御質問等ございませんか。特にないようでございますので、参考にしていただければと思います。

4 その他

(1)平成29年度以降の神戸電鉄への支援について

(会長)

それでは、4番のその他のところに移らさせていただきたいと思います。ちょっとこちらのほうは内容的には大変重要なことが入っておりますので、まず1点目は、今年度をもちまして、平成28年度をもちまして、近年、沿線市で行ってございました神戸電鉄への支援フレームが終了いたしましたわけでございます。次年度、29年度以降、神戸電鉄のほうへの支援をどのようにしていくのか、これにつきまして、それぞれの県や沿線市のほうで、それぞれ県議会、市議会等でこれから議論がされていくわけでございますが、この内容につきまして、これ、事務局からの説明でしたでしょうか。

(事務局)

これにつきましては、兵庫県さんのほうからお願いしたいと思います。

(会長)

それでは、県、それから沿線市、両方の内容にまたがっておりますので、代表して県のほうから説明をお願いしたいと思います。

(〇〇委員)

それでは、兵庫県の県土整備部交通政策課の〇〇と申します。〇〇のほうで議会中ということで欠席しておりますので、代理で入っております。

それでは、資料3を使いまして説明をさせていただきます。前回の12月の協議会の中で、平成29年度以降の神戸電鉄への支援の方向性について御報告をさせていただいたところでございます。その後、各自治体の来年度の予算編成が終了しましたことから、それを踏まえまして支援内容を御報告させていただきます。なお、(2)の沿線市を主体とした利用促進につきましては、各市のほうから順番に報告をお願いしたいと考えております。

それでは、1、支援の考え方というところから説明させていただきます。一つ目が、支援目標であります鉄道事業全体の黒字化を5年連続で達成する見込みであることから、現行の特別な財政支援は終了するというところでございます。二つ目としまして、平成29年度以降につきましては、引き続き安全運行の確保及び利用者数増加を目的としまして、一つ目、国庫補助を活用した支援、二つ目としまして、沿線市を中心とした利用促進を行っているということにしております。なお、国庫補助を活用した支援につきましては、運行上の課題であります老朽車両の更新を重点的に推進するというようにしております。三つ目、今後とも粟生線の利用者数や収支について情報共有をいたしまして、粟生線に係る諸課題について関係者間で継続的に協議をしていくということでございます。その下に、これまでの支援の内容の推移ということで、簡単な模式図にして示させていただきます。

二つ目、平成29年度の支援内容でございますけれども、一つ目、国庫補助を活用した協調支援につきましては、国庫補助を活用して車両更新、来年度は2編成の更新の予定でございますけれども、等に対しまして、県及び沿線市が協調して支援をしていくこととなっております。この県及び沿線市におけます協調支援枠の推移につきましては、裏面になるんですけども、参考としまして、平成24年度からの支援額の推移について具体の金額というのをまとめさせていただきます。

続きまして、そしたら、(2)沿線市を主体とした利用促進につきましまして、順番に各市さんのほうからよろしく申し上げます。

(事務局)

それでは、神戸市のほうから説明させていただきます。そちらのほうに書いてございますとおりですけれども、まず一つ目で、神鉄シーパスインの販売ということで、平成27年度から、70歳以上の高齢者のかたを中

心に割引の企画乗車券ということで販売させていただいております。これを、引き続き平成29年度のほうも続けさせていただくということで予定させていただいております。

それから、二つ目ですけれども、神戸複合産業団地の整備・企業誘致ということで、木津駅周辺の工業団地になるんですけれども、こちらのほうを開発、整備しておりますして、粟生線の中でも木津駅だけが乗降人数増えていってるという中で、まだちょっと整備する場所もありますし、企業のほうもまた呼んできてということで、企業さんからは、粟生線の鈴蘭台、西鈴蘭台、それから三木のほうから雇用を増やしていくというようなお話もありますので、こういったところに力を入れていきたいと思っております。

それから、3番目が鈴蘭台駅前の再開発事業ということで、駅ビルの整備のほうが来年度中、それから、駅へのアクセス改善ということで、駅前広場の整備ですとか、それにつながる道路の整備、そういったところをやっていくということで考えております。

それから、新開地演芸場の設立支援と書いていますけれども、こちらのほうは、粟生線沿線のかたが神戸の中心地のほうに向かって、特に新開地といいますと、神戸電鉄を利用しないと行きにくいという場所になりますので、こういったところに力を入れていって住民のかたの利用も増えていくようにということで考えております。神戸市については以上になります。

(事務局)

はい、続いて三木市でございます。まず、一つ目の神鉄福祉パスということで、8日分の乗り放題カードにつきましては、引き続き29年度も取り組んでまいりたいと考えてるところです。

次、二つ目、車両更新に係る神鉄支援分への一部補助ということでございますが、沿線市と協調して車両更新の重点支援ということにも取り組んでいくのですが、こちら、三木市独自の支援といたしまして、神鉄さん負担、その分の一部を三木市が補助をするという制度を設けております。神鉄さんによる計画的な車両更新を、三木市として更に後押しをさせていただきたいと考えております。

それから、三つ目の緑が丘のまちの再生、こちらにつきましては形成計画でも挙げておりますが、まちづくりと連携をした公共交通網の形成にも絡んでまいります。こちらのほうにも取り組んでまいります。

それから、四つ目、新規就労者通勤定期運賃助成ということで、若年層の通勤者について半額を支援する制度などにつきましても、引き続き制度として設けさせていただき、粟生線の維持存続に三木市としても努めてまいりたいと考えているところでございます。

(〇〇委員)

続きまして、小野市の交通政策グループの〇〇と申します。小野市につきまして御説明をさせていただきたいと思えます。小野市につきましては3点上げております。

まず一つ目が、駅の周辺における区画整理事業の実施ということで、ちょうど小野駅周辺の徒歩圏内に当たります垂井町という垂井地区があるんですけども、その垂井南土地区画整理事業を進めることによりまして、主に小野駅の利用促進を図っていききたいというふうに考えております。

それから、二つ目の小野市内の駅といいますのは榎山駅を考えておるんですけども、その榎山駅と小野市の最も就労環境の一番整っている匠台工業団地を結ぶバスの運行といたしまして、従前から福祉施策の一環としましてらんらんバスを走らせているんですけども、これを新たなチャレンジとしまして、公共交通の活性化にも位置付けていこうということで、市内の就労環境の整備をすることによりまして粟生線の活性化を図っていききたいというふうに考えております。

それから三つ目、最後が新産業団地の整備事業ということで、新たに県さんと一緒になって共に進めているんですけども、市場地区におきまして新産業団地、新たな産業団地をつくろうというふうにしておりますので、これも神戸電鉄粟生線の活性化につながるものではないかというふうに考えております。以上です。

(会長)

ありがとうございました。この29年度以降の神戸電鉄の支援につきまして、県、並びに沿線3市の説明があったわけですが、委員様のほうで何か確認をしておきたいということがございましたら、この場でお願いしたいと思います。

お二人、挙がりました。先に〇〇委員のほうから。

(〇〇委員)

市長、すいません。一番最初から出てませんので自分でよく分からないんですけども、支援目標である鉄道事業全体の黒字化を5年連続で達成できた、神戸電鉄さんの不動産とかいろいろやってらっしゃいますけど、鉄道事業全体の黒字化が達成できた。ということは、支援は神戸電鉄さん全体、全路線に対しての支援いう形になつとるわけですよ。ところが3番目には、今後とも粟生線の利用者数ということは、今後とも粟生線に係る諸課題について、これ、支援はあくまでも神戸電鉄さん全体ということですよ。これ、ちょっと後で確認させていただきたい、教えていただ

きたいのと、それから、平成29年度の国庫補助を活用した協調支援の中で、新型車用の導入により1編成3両当たりとありますけど、先ほどの資料で出ました新しい車両6500系ですか。この写真見る限り4両編成に見えるんですが、3両編成と4両編成がありますでしょうか。

それから、二つ目の沿線市を主体とした利用促進の中で、三木市さんの車両更新に係る神鉄負担分への一部補助というのは、沿線都市と協調とありますが、これは三木以外のところも皆さん同じようになさってますでしょうか。それとも、三木市だけがまだ余計に払うてるんでしょうか。三木市だけが余計に積んで払うてはんねやったら、三木のとこだけがその新型車両を優先的に走ってるのかなという変な誤解を受ける可能性がありますんで、そこのとこ、ちょっと詳しく説明していただけますでしょうか。

(会長)

ありがとうございます。1点目のそもそも当初から想定しておったスキームである支援というのが、神戸電鉄全体であるのか粟生線であるのか、今回との関連、この点について、まず県のほうからお答えいただきたいと思います。

(〇〇委員)

平成24年から28年度に行っております現行の支援につきましては、その支援目標を鉄道事業全体、いわゆる粟生線だけではなくて他の線も含めた鉄道事業全体の黒字化を目標にしようということで支援をしております。その目標が達成する見込みとなったことから、現行の特別な支援は終了するというところでございます。

三つ目の、今後とも粟生線の利用者数や収支について情報共有し、というところにつきましては、今、神戸電鉄全体の中でも粟生線に関しましていろんな課題があるというようなことを神戸電鉄さんのほうから聞いておりました、それについて情報共有して行って、共有していこうということで三つ目について書かせていただいております。

(会長)

併せて、その協調支援の中で出ておりますので、1車両3両なのか4両なのか、これについても。

(〇〇委員)

今、神戸電鉄から聞いておりますのは、今後、更新します車両につきましては1編成3両で更新をしていくというふうに聞いております。

(会長)

それでは、三木市のほうからお答えをお願いしたいと思います。

(事務局)

はい、失礼いたします。三木市の車両更新に係る神鉄負担分一部補助ということですが、これは沿線市と協調して補助する制度、それにはのりつた上で、更に支援のフレームとして、神鉄さんが本来負担すべき負担分の一部につきまして三木市が肩代わりするような形で支援をさせていただきまして車両更新を後押しさせていただくという分、こちらにつきましては三木市独自の制度でございまして、三木市独自の制度ということになっております。

(会長)

〇〇委員、よろしいでしょうか。

それじゃあ、次、神戸電鉄さんのほうから。

(〇〇委員)

神戸電鉄からですが、今回、これまで5年間ということで支援スキームが組み立てられて、それに基づき取り組んできて、その目標である黒字化、5年間で達成したということで、そのスキームについては一旦終了するというところで私どものほうも了解させていただきました。その中で、その収支が改善してきた中で、まず大きかったのは当社の自助努力もありますけれども、それとほぼ同じぐらいの効果を行政支援から得たというように中で現在の収支状況になっていると。それがなくなりますと、やはりしんどくなる。さらに、輸送人員の減少傾向が歯止めが掛からないというような状況、あるいは電気代等もどんどん値上がりしていくところからしますと、先行きはまだまだ不透明。そういった中で、今回の支援スキームということではないけれども、やはり鉄道は安全で安定した輸送を提供していくということが使命にございますので、そこに大きな補助というような形で支援をしていただくということで、平成29年度においては、さきほど支援の見込額でこの資料3の裏面にございましたけれども、県と沿線市合わせて3億円の大きな補助がいただけると。これに国を加えますと、実は9億円を超えるというような見通しを立てております。ですから、神戸電鉄としましても、これまでの支援以上に御支援をいただく中で車両更新なども可能になってくる。これまで、17年間で3編成しか新造車両が造ってこれなかった。私どもは43編成持っておるんですが、本当だと1年に1編成ぐらいやっていかないといけないのに、それだけ滞った車両更新がこれだけ大きな支援をいただく中でやっとな

ようになっていく。しかも、5編成を造ろうということで、皆さん、大きな支援をしていただけるというようなことの合意の中で、支援スキームはなくなりましたが、何とか安全、安定した輸送を提供していけるのかというふうに思っております。ただ、29年度はこういった形で予算に盛り込んでやっていただいておりますけれども、それ以降につきましては、そういう方向性を皆さん見ていただいておりますけれども、その年度年度で予算を取っていくということになっておりますので、引き続き、そこにつきましては御支援いただければ、そういった計画につきましても、さきほど御審議いただきました形成計画の中に、そういった安全で安定した輸送を確保するための国庫補助を活用した支援をしていくんだということが明記されてますし、利用促進につきましてもこういった形で各市ともにやっていただけるというのは非常にありがたいと思っております。そういうことで、引き続き御支援いただけたらなと思っておりますのでよろしくお願いいたします。

(会長)

他にございませんでしょうか。はい、どうぞ。

(〇〇オブザーバー)

近畿運輸局の鉄道部です。支援の関係で一言お願いというか、そういう感じで言わせてもらいます。鉄道の行政としましては、まずは粟生線の維持存続が大事だと考えております。昨年 of 新聞報道で、JR北海道は13線、それから1,200キロが単独では維持が困難ということで新聞報道されましたが、今回、粟生線の存続を前提とした形成計画ができるということで、我々はほっとしております。国も今年度の投資予算、それから補正予算において、神戸電鉄さんに車両更新を含めた安全輸送設備に、全国的に見てもかなりの支援をしているところでございます。これも地元の応援があればこそというふうに考えておりますので、また、国の支援が大きければ沿線自体の負担も増えると思うんですけれども、また、国の予算というのは年度年度なので、また、今年度はたくさん支援できますけれども、来年度以降、またどうなるか分からないといった状況の中、関係者の皆様におかれましては、これからも粟生線の維持存続に御尽力いただきますようお願い申し上げます。以上でございます。

(会長)

本当に熱いお言葉ありがとうございます。この新たな支援フレームで、支援フレームというのか、特に協調支援の中で鍵を握りますのは、今まで1両編成の国の予算が付くのが精一杯だったと。そのような状況の中で、

それでも民間鉄道事業者に対して国におかれては、神戸電鉄、民間、民鉄の中では、たぶん、全国で一番大きな支援額を賜ってるんじゃないかと思っております。本当に国交省様のほうには感謝申し上げるしだいでございます。幸いにも、29年度には何とか2編成についてめどが立ちつつあるのかなと我々も思っており、それに向けての予算編成しているわけですが、問題はやはり30年度以降、このような形が思ってるような形で進むのかどうか。やはりそこが大きな今後の支援のスキームというんでしょうか。それをつくったけれども、言葉が不適切だったらお許しいただきたと思いますが、国の補助がどれだけ付くのかという不透明な状況の中で、今後、綱渡りの形でやっていかないといけない、こういうところがございます。そういった意味からも、活性化協議会長といたしましては、また国のほうにも要請に行かせていただき、神鉄への支援というものをよろしくお願ひしたいと思っておりますし、それに応じた沿線市として、また県としてもきちっとスクラムを組んでこれに向けて対応していかなければならない、このように思ってるしだいでございます。

この点については他にございませんでしょうか。

それでは次に、もう最後のあれになってまいりました。さきほど出ておりました関係で1点だけ、この安全維持の関係で三木市が考えておりますこの車両更新の関係は、たまたま来年度につきましては2編成が可能かというふうにもくんでおるわけですが、今後どうなるか分からない中で、三木市とすれば、その1編成の更新というのは、これは可能だろうと。それに対して、やはり私ども、神戸市、小野市の中間に位置するわけですが、それらの中におきまして、市民の熱い思いというものを踏まえる中で、1編成、いわゆる2編成にスピードアップしようがしまいが、1編成分については神鉄負担分を市のほうでこれを肩代わり支援をさせていただく、そういうふうな観点からの助成制度ですね。

(事務局)

そうですね。

(会長)

ちょっと説明がよくわからなかったものですので、ちょっとそれを提案させていただきたいと思ひます。

4 その他

(2) 粟生線におけるダイヤ変更の実施について

(会長)

それでは、最後でございます。粟生線におけるダイヤ変更の実施につい

てというところで、神戸電鉄のほうからお願いしたいと思います。

(〇〇委員)

それでは、資料4に基づきまして御説明申し上げます。さきほど来から何度も出てますように、当社では3月25日土曜日の始発から、粟生線において下記のとりのダイヤ変更を実施いたします。新聞報道等も既にされているところではありますが、粟生線につきましては昼間の時間帯に上下20本、こういう減便になります。

その内容でございますけれども、まず一つ目、ここは減便じゃないんですが、朝のラッシュ時間帯、6時発の普通列車を急行列車にしまして、主に小野から来られるかたにつきましては速達性の向上が図られるということで、7分間の短縮を図った優等列車を走らせるというのが朝の時間帯の変更でございます。ですから、小野発の6時台の列車は全て優等列車ということになりまして、快速列車は3本、1本が急行列車ということになります。

二つ目に、さきほど言いました減便の内容でございます。粟生線の昼間時間帯の西鈴蘭台から志染間の列車、志染発の10時35分から15時35分間、西鈴蘭台発で10時12分から15時12分の間を現行の15分から30分の間隔ということで変更させていただきます。その他の区間、新開地、西鈴蘭台間及び志染から小野間、この間の時間間隔の変更はございません。この変更に伴いまして、昼間時間帯の急行列車上下各11本は、上りを準急列車、下りを普通列車に種別変更しますということで記載しております。

粟生線の変更は以上でございますが、3番目でございますけれども、他線においても速達性の向上ということで、新開地発の三田行きの普通列車、これを準急に変更ということや、あるいは、三田駅におきましてJR宝塚線の接続改善を目的としたダイヤ変更、すなわち初発の繰り上げ、終電の繰り下げといったものを実施いたします。

ダイヤがどういうふうになるかをイメージしてもらうために、列車時刻表というのを次のページに付けさせていただきます。上段が現行で下段が変更ということになってございます。1枚目が下りということで、鈴蘭台方面から粟生へ向かってくる列車ということでございますが、四角が付いてところが減便になるというところがございます。次のページに上りということで、こういうふうになると。時刻表を見ていただいたらお分かりになるんですけれども、単純に申し上げますと、志染でいいますと、毎時20分、50分、この電車が減便対象と。最初に減便されるのが10時50分の電車、そこから15時20分の新開地方面の電車が減便になると。今、志染発で新開地に向かう20分、50分の電車が減便になる

と御理解いただければと思います。同じように西鈴蘭台駅で申し上げますと、10時27分、栗生駅に下ってくる志染行きの普通列車から、30分ごとです、57分、27分と57分の電車が減便になるということでございます。

この電車が、今、どういう状況で運行されているのかいうのを分かっているために、次のページのグラフを付けさせていただいております。これは改札機のデータということで、実際に御利用になってる状況を見ていただいております。改札機のデータから、昨年11月15日の改札をどういう時刻に通過されたかということで栗生線の各駅をプラスしたものが青のグラフ、それで、赤のグラフが、今回便がなくなった駅の人数を足し合わせたのが赤のグラフということで、30分ごとの集計しております。この表で一番左、5時ってなってますが、5時のところに入っているのが5時から5時半の間に改札を出られた、あるいは入られた、上段が降車ですから出られた、下段が入られた、そういう数字になっております。こうやって見ていただきますと、朝のラッシュ時間帯にグラフが非常に集中してまして、6時半から大体8時半までの間ぐらい、その御利用人数が非常に多くって、それで、お昼間の時間帯は少なく、また夕方になるとグラフが増えてくるというのが、実際どういう御利用をお客様がされてるかというのが、これ見ていただいたら分かるのかなと思います。

そのような利用状態にある中で、実際、私どもの運行している輸送力でございますと、どれだけのかたをお運びできる輸送力を提供しているのかというのが横線で書いております。現行定員7両というのが、30分当たりには片道で2本の電車、15分に1本走ってますから、減便区間では15分に1本走ってますから、それは3両と4両を1本ずつということで、7両で言うと、この緑のグラフのところは定員数ということでございます。その下に4両と3両ということで定員数を書いておりますけれども、これは減便後、4両又は3両の電車が来ますので、それに対する利用者の数ということで見ていただいたらと思います。それからしますと、定員の数に対しましても現在の利用者数は大体半分ぐらいになっておりまして、非常に、大体お乗りいただいてもお座りになっていただけるような状況で運行しているということでございます。

今回の減便に際しましては、これだけたくさんの御支援をいただいている中、また、協議会長である藪本市長のほうからも、どんなに苦しくても減便はしないほうがいいんじゃないかという御意見もちょうだいしてるところでございますけれども、全体で輸送人員、運輸収入の減少傾向に歯止めが掛かっておりません。今年でございますと、栗生線はこの1月から4月、1万人の減少ということなんですけれども、有馬線が51万人も減少すると。非常に、全線で見ただけの場合に苦しい状況。そういう中で、車両をはじ

めとしまして、老朽施設を更新していかないといけない。あるいは、自然災害等が増えてる中でそういったものも対策も必要になってくる。いわゆる、安全を確保するための資金、これを我々は確保していかないといけない中で、なかなかちょっと輸送力が過剰になってるところについては、削りたくはないんですが、やっぱり見直してっていうものも考えざるを得ないという状況ですので、減りますとどうしても、どうして減らすんだという話になると思うんですけども、その辺り御理解いただければなと思います。以上でございます。

(会長)

はい、ありがとうございました。さきほどの御説明につきまして、何か御質問等ございましたらよろしくお願ひしたいと思います。

(〇〇委員)

それは結構なことなんですけど、そのダイヤ改正で1年間でどれぐらい経費が削減されますんですか。企業秘密であればざっくりで結構です。

(〇〇委員)

数千万というところで申し上げときます。

(〇〇委員)

今回30回ですけども、一生懸命いろんな形で市民の皆さんが応援してきたその結果で30回目に減便しますっていうのは、普通、民間の経営の感覚から言うたらあり得ないことなんですけども、言葉悪いですけども、経営のセンスなさ過ぎんの違いますか。

それと、もう一つですが、さっきその前の行政の御支援によりましてっておっしゃいましたけど、それは、言い方はそれでいい。補助金は行政ですけども、みんな、その向こうのお金どこから出てきてるかっていうことが、ほんまに意識してはるんかっていうのをちょっと疑問に思うんですけど、みんな乗ってはる市民の税収が、市民であれ県民であれ国民であれ、回り回っての結果やと思うんですけども、それは分かっていますとおっしゃるかもわかりませんが、どこか意識の根底で狂ってるんの違うかなと。言葉悪いです。ごめんなさい。でも、このタイミングで減便しますは、それで、数千万ですっていうのは、努力足らんのかやいますのんというふうに平たく思うんですが、暴言ですか。

(会長)

いかがでございますでしょうか。

(〇〇委員)

企業努力が足りないっていうのは、どこまで行っても企業努力足りないと思います。ですから、御意見につきましては、そういった御意見は真摯に受け止めさせていただきたいと思います。ただ、一方で、やはり私どもは安全で安定した輸送を確保しなければならないというところがやっぱり使命でございますので、企業努力が足りなくても安全は確保することのほうが大事ですから、何ていいますか、これもちょっとなかなか言葉が難しいですけども、それが神戸電鉄の実力だと思われるのは致し方ないなと思いますけれども、私どもとしては、その中でも私どものできる範囲でちゃんと輸送を確保していくということが求められてるのかなと思っております。御批判は重々受け止めさせていただきますけれども、なかなかできないことを言われてもできないとしか申し上げようがございません。企業努力が足りないと言われれば足りないですし、まだまだ努力していきたいと思いますが、それを踏まえて、やはりどう足を守っていくかということをお皆さんと御協力させていただければなと思います。

(会長)

他にございませんでしょうか。住民の皆様方から、何か御意見がございましたら。

(会長)

はい、どうぞ。

(〇〇委員)

本当に神戸電鉄のかたには厳しい御意見やと思うんです。それは、ここが始まった23年ですかね。その頃に私たち住民も、お昼時間、空の電車が通って行って、もったいないからそれを4両を2両にできひんのかって言われたら、ちょっとできないですと言われて、何年か前に志染から向こうが1時間に1本になってしまって、住民としたら、活性化やっててだんだん撤廃していくっていうのは活性化じゃないような気が、人から見たらそう思われるんじゃないか。今度、また便を減らすと。それは分かりますよ。便を減らさないと、乗る客がいないのに電気代だけばんばんばんばん要って、私らでももったいないなと思うんです。でも、どこに注目を集めて時刻表を設定してくださるのか、ちょっとこの表を見て、やっぱり通勤、通学、そこを重点的にクリアするような時刻表が生まれれば、住民のかたもきっと納得されると思います。やはり30分に1本になったら30分に1本の態勢で駅に行って、電車に乗って新開地や三宮や大阪のほうに

行かれると思いますので、そこら辺、それは幾ら幾らお金が、お金って言ったらあれですけども、プラスになるんだと言われたらあれですけども、住民としたら、安全で時間どおりに来てくれるものがあればそれに乗っていくんじゃないかなと思うので、そこら辺、女の私ではちょっと計り知れませんが、後はよろしくお願いしたいと思います。

ちょっと素案についてなんですけど、これ、私見てまして、すごく写真とかが一杯入ってて、素人の私なんかには字読むよりか目で見たほうがすごくよく分かっていい素案ができたなど、分かりやすくてありがたかったんですが、一つ、私の近所の駅しか分からないんですけども、13ページのそのところに、神戸電鉄粟生線各駅の設備状況というところが載ってるんですけども、私に分かるのは藍那、木津、木幡、栄、押部谷のこの5駅だけなんですけど、特に栄の駅は、タクシーございます。丸しといてください。線引いてますけどね。それから、木幡のところのバスのアクセスなんですけど、このバスのアクセスはどのバスを言ってるんでしょうかね。三宮行き等がありますけども、住宅に回るバスはもうとっくにないんですよ。ですから、これは何で丸、何年か前まではあったんですけど、木幡のそこを巡回するバスあったんですけども、なくなっちゃったんで、これ、何で丸なってるかなと思っただけなんで、この辺は皆さんであれするんだとしたら、やっぱり正しい情報、住んでる者が一番よう分かってるんちゃうかなと思って、本当にささいなことなんですけど、またよろしく訂正のほうお願いしたいと思います。

あとは、本当に皆さんいろんなことをやっていただいて、私もお酒とかアルコール好きなんで山田錦まつり行きたいですが、なにぶんどこか遠いところまで、谷上まで行かないかんね。それがちょっと難儀だなんていうので、もうちょっと、三田線じゃなくて粟生線中心のものを、前はあったと思うんですけど、やっぱりそこを中心に、どっちかいたら粟生の陶芸だったかな。あそこの粟生のところにあるので、あそこに行って粟生のほうに、北条鉄道とかと、そういうつながりのあるものを、やっぱり私たちは三宮とか東のほうには行きますけど、西のほうには全く目向けない住民が多いので、そこら辺をちょっとイベントなんかで考えていただけたらありがたいなと思いました。以上です。

(会長)

ありがとうございます。利用者の立場からの本当にありがたい御提案、ありがとうございます。修正すべきところはまた修正してくださいませ。また、反映すべきところは御意見として賜りたいところかと思えます。

三木市のほうの住民のほうで、何か今の件につきまして御意見ございましたら。

(〇〇委員)

私の場合は、神戸電鉄を利用するのは大体元町に行くとか、そして、西のほうに行くときは神戸電鉄を利用するんですけど、今月、確かに10回ぐらい、回数に、1往復が2回ということであれば、私、10回ぐらい神戸電鉄乗って、朝の早い時間やから割に混んどんですわ。昼間、ちょっと乗らなかつたんですけどね。帰るときは晩の5時とか6時ですから、よく混んどる。昼間あんまり、私とこの家からやったら遠くて見えませんけど、前にも4両編成を3両にしたらどうやということになりまして、整備員の人が一日おらないかとかいうようなことになれば、一層のこと、30分に1本やったら、私も今よく利用しとんのんが利用しにくくなるんですね。私のところ、家からだ三宮行きのバスだったら3分で行けるんです。神戸電鉄乗ろうと思ったら17分掛かるんです、緑が丘の駅まで。そうなると、電車がこのように減ってくると、やはり10時台に出掛けようと思ったら、乗らんようになるんかなという気も、私自身ですよ、は思われます。三宮の場合は、私、もともとバス、3分ぐらいで停留所まで行きますから利用しとるんですけど、これ、本当にさきほども話出ましたけど、電車4両編成を2両にでもして、真ん中の2、3両目を減らしてでも、1年間、結果を見て、2両編成でもまた志染まで15分間隔にでもやっていたらありがたいなと思うんですけど、それは結果見ないと分かりませんけれどね。そのようにしていただいたらいいなという要望です。以上です。

(〇〇委員)

誤解を受けたらあきませんので、僕は神戸電鉄が嫌いとかそんなん違う、大好きでございますので、余計に言っとるだけですけども、他もかもしれませんけど、ずっと市長、小野のかたも神戸のかたもいらっしゃいます、神姫バスさんもいらっしゃいますんで、まずいかも分かりませんが、例えば三木市にふるさと納税してくれたら1か月間の神戸電鉄のフリーパス渡しますってなことは、内々で神戸電鉄さんと話ししてくれはったら。やっぱり通学の定期高いですしね。意外と、ふるさと納税で神戸電鉄のフリーパスを、三田のかたも西脇のかたも、三木に払うてくれはったら、小野のかたも神戸のかたも帰って話しせんようにしといてもろて、提案です。

(会長)

ありがとうございます。ちょうど今、この形成計画を立てようとしている本当にさなかでございますし、新たな29年度のフレームに向けて、県や沿線市でどのようにしていこうかという議論をしていた途中、本当にあ

る意味、タイミング的になぜこの時期にという印象は、正直言うて受けておりますし、多くの市民の方々、沿線住民の方々も受けておられると思われま
す。もう1年、せめて今のやり方がどういうふうに影響出るのかお待ちい
ただけなかったのかなという思いが強いわけですが、民間事業者
様としての考えの中で、今のこのような結論にはなったわけですが、
我々とすれば、さきほどのいろいろ話が出ておりますような、この形成計
画をつくって神戸電鉄を残していく。そしてまた、それぞれの自治体が協
力をし、また、国からの支援もいただく中で神戸電鉄の経営にも大きく貢
献していく。この姿勢は何ら崩しておるわけではございませんので、今後、
これ以上の更なる減便というものは、もう平に御勘弁をいただきたいとい
うか。私ども、三木のほうから小野にあります両市民の市民病院なんです
けど、北播磨総合医療センターへの直通バスというものがあまして、や
はりそれも利用者が少ないじゃないのかとかいろいろ意見を受ける中で減
便をいたしましたら、かえって利用者総数では減ってしまったと。です
から、そういう経験も踏まえておりますし、そういうことはたぶん、私
どもよりもプロ中のプロである神戸電鉄様のほうがやっぱりよく御存じ
だと思いますので、また、我々としても精一杯支援していきたい思
いでこの皆さんがた集まっておられますので、また、そういったことも
経営者のほうにお伝えいただければなど、このように思っております。

以上で、今日予定しておりました案件は、議事事項、報告事項、全て議
了したわけでございます。

(事務局)

すいません、1点だけ。さきほど、委員のほう御提案がありました85
0万人のKPIの件なんです。いわゆる入込客数を一つカウントしてはど
うかというような御提案だったと思いますので、注釈のところに、例え
ばこういうことを入れさせていただければどうかと思っております。実
利用者数の目標850万人については、三木市、小野市への観光入込客
数の増加分である227万人の一部について鉄道利用に取り込み、その
目標値を達成するというので、こういう注釈を入れさせていただければ
いかなと思うんですが。

(会長)

それ、もう少し事務方で詰めさせてください。今ここで、ちょっと
ニュアンスが違うのかなというような感じでございますので。ありが
とうございます。

あと、併せて、今、〇〇委員のほうから御指摘のありました13ページ。

(事務局)

はい、分かりました。修正いたしますので。はい、ありがとうございます。

5 閉 会

(会長)

それでは、本当に時間になりましたけれども、これで第30回の活性化協議会を閉じさせていただきたいと思います。一部宿題でいただいております数値目標のところの表現につきましては、センスのいい表現にさせていただいて書き込みをさせていただき、また、これは最終的には私のほうに御一任させていただきたいということを申し上げさせていただいたんですが、最終的にはこれ、3市のほうでパブリックコメントをいつぐらいから取られるんですかね。

(事務局)

3月1日から30日まで。

(会長)

3月1日から30日にかけてパブリックコメントを3市で取らせていただき、また、それについての御意見等について修正すべきもの、改めるべきもの、そういったものを整理させていただく中で、4月の中旬辺りになりますかな。中旬辺りに、最終的なものを決定をさせていただく第31回目の活性化協議会を開かせていただきたいと思います。その活性化協議会には平成29年度の当協議会としての予算も御審議を賜りたい、このように思っております。いよいよ法定協議会の中で中核を成すこの形成計画というものが、いろいろ皆さんがたの御尽力によりまして、これが成立しようとしておるわけでございます。併せて、次年度以降の新たな支援フレームも固まっていっております。後は、私ども、住民を含め、私どもがいかにかこの電鉄を利用していくのかということ、車ばかりで行くのではなく、行けるときは電車を利用いただくと。

(〇〇委員)

すいません。よろしいでしょうか。

(会長)

いいですよ。

(会長)

失礼します。小野市の〇〇といたします。すいません、市長の御挨拶のときに。最後に少しだけ紹介をさせていただきたいなと思ひまして。

(会長)

それはすいませんでしたね。申し訳ございません。ちょっと私、シナリオを無視して申し訳ございません。大変失礼いたしました。どうぞ。

(〇〇委員)

すいません。御挨拶のところすいません。1点だけ、御紹介といたしますか、なんですけれども、小野市のほうから広報の3月号、来月号の広報を少し資料で付けさせていただいております、表題としまして、さあ、神戸電鉄へ出掛けようというような広報を作っております。内容としましては、見開きの6ページということで非常に大きな従前にはない特集を組んでおります、2ページ目、3ページ目が神戸電鉄の粟生線の現状を伝えるページになっております、4ページ目、5ページ目につきましては、今、小野市のほうでといたしますか、市民の方々が活動していただいているそういった内容を紹介しております、最後、6ページ、7ページ目で、じゃあ、どう乗ったらいいのということでイベントを最後に付けております、神戸電鉄により乗っていただきたいという思いの下で作っております。また、ご覧になられたらと、ありがたいと思ひます。

(会長)

大変失礼いたしました。申し訳ございません。すばらしい広報を作ったの広報活動、PR活動、本当にありがとうございます。このような広報活動も通じて、1人でも多くのかたが車で行かれる、それを電車のほうに変えていただく、それだけでも目標としております数字というものにも寄与していくわけでございます。また、神戸方面だけを向くのではなくて、粟生線沿線沿いでの行事にいろいろ御活用いただくのか、そういったことも一つの大きな解決策につながっていくのではないかと思っております。

来月早々からパブリックコメントを開き、来月、4月の中旬には次回の協議会を開かせていただきたい、このように思っておりますのでよろしくお願ひ申し上げまして今日の会議を終了とさせていただきます。どうも活発な御審議をいただきましたことを厚くお礼を申し上げます。ありがとうございました。

(事務局)

ありがとうございました。それでは、これをもちまして会議のほうを終了いたします。本日はどうもありがとうございました。お帰りは何とぞお

気を付けて帰っていただきますようお願いいたします。