

「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画（案）」に対する意見書の概要 及び意見に対する沿線3市の考え方

意見募集期間 平成29年3月1日（水）～平成29年3月30日（木）（30日間）
意見書数 8通（56件）
意見は、趣旨を損わない程度に要約しています。

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
第4章 連携計画における取組効果の検証 4-1 取組方針別の取組効果の検証			
1	神戸市	<p>企画きっぷによる割引制度の導入は、利用者数増加には寄与していると考えられるが、収支改善には寄与しておらず----という文章にいささか抵抗を覚える。</p> <p>運行コストを一定と仮定すれば、割引切符であれ、売り上げ増につながるはずであり、問題はその発行部数であろう。発行部数が少ないのであれば、部数を増加させる努力をすべきと考えます。</p>	<p>一般的に、企画きっぷによる割引制度の導入により、従来は通常運賃等で御乗車の方が割引きっぷへ転移される場合が多く、それに比べ新たに喚起される御利用が少ないため、減収になっていることが多い状況です。</p> <p>前連携計画の取組においても、企画きっぷの発行だけでみた場合には、利用促進にはつながっているものの収支改善には寄与していないという検証結果となりました。</p> <p>今後、企画きっぷの発売については、新規利用者数の増加につながる方策も検討していきます。</p>
第6章 計画の目標・理念及び基本方針 6-1 目標・理念			
2	神戸市	<p>基幹交通の粟生線をはじめとする公共交通への責任を神戸電鉄などの交通事業者を持たせるのではなく、市民や地域の企業などと一緒に、最終的には公的な枠組みで公共交通への責任を持つことを明記するべきだと思います。</p>	<p>本計画の「第6章 計画の目標・理念及び基本方針」において、目標・理念を「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」という考え方を示しています。</p> <p>また、本計画の推進に当たっては、地域住民や地元企業、沿線自治体、交通事業者等の各関係者が主体となり取り組むことを記載しています。</p> <p>いただいた御意見については、今後の計画の推進に当たっての参考といたします。</p>
3	神戸市	<p>全ての市民に「移動する権利」（交通権）があると認めて、その権利尊重を決める「交通基本条例」を制定する自治体が広がっている。粟生線沿線でも沿線住民の移動する権利を認め、尊重することをぜひ明確にすることが大事なのではないか。</p>	<p>本計画の「第6章 計画の目標・理念及び基本方針」の「6-2 基本方針」において、「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」「方針2 まちづくりと連携した地域公共交通網の形成」及び「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」を掲げ、それぞれの観点から、公共交通とまちづくりとの連携を記載しています。</p> <p>また、具体的な施策については、「第7章 主な施策及び事業」に記載しています。</p>
第6章 計画の目標・理念及び基本方針 6-2 基本方針			
4	神戸市	<p>「交通まちづくり」という考え方が定着してきているが、粟生線沿線でもこのことはとても重要と思う。病院をつくってもバスを走らせて輸送するか、工業団地をつくっても通勤は自動車が主になっているとか、その後の社会情勢が大きく変化したこともあったけれども、改めてこれからはどういうまちづくり、地域づくりするのか、公共交通と一体を考えることを理念として反省もふくめて明記することが求められている。</p>	<p>本計画の「第6章 計画の目標・理念及び基本方針」の「6-2 基本方針」において、「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」「方針2 まちづくりと連携した地域公共交通網の形成」及び「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」を掲げ、それぞれの観点から、公共交通とまちづくりとの連携を記載しています。</p> <p>また、具体的な施策については、「第7章 主な施策及び事業」に記載しています。</p>

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
<p>第7章 主な施策及び事業 方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成</p>			
5	神戸市	<p>鉄道とバスは本来、「補完関係」にあったはずである。駅から離れた集落や施設と駅を結ぶのが路線バスであった。ところが、幹線道路の整備などで、バスが鉄道のライバルになって、鉄道の乗客を奪っているという話をよく三木市の方々から伺っている。長期的な地方公共交通のあり方を考えると改善すべき課題だと思います。これが不可能であれば、「三宮までの通し運賃」をもっと安くすべき。</p>	<p>本計画の「第6章 計画の目標・理念及び基本方針」においては、粟生線沿線地域が目指す将来の姿として、鉄道を地域の基幹交通軸と位置付けるとともに、バスでの駅アクセスを促進する地域を指定し、その考え方を示しています。</p> <p>なお、三宮までの通し運賃の低減については、鉄道事業者からは現在のところ計画はない旨を聞いています。</p>
6	三木市	<p>現在、バスと競合しているように見えます。三宮に直接乗り入れるバスの乗降客の情報もきちんと把握し、電車に乗るべき人は電車に乗れるようにすべきです。そういう点では、バスに対して規制することが行政の役目だと思います。現在は、バスに対して甘すぎると思います。バスは、電車が無くなった時には、代替輸送になりえません。</p>	
7	三木市	<p>通勤においても、バスの快速三宮行の利用者は増えてきています。バスは絶対に座れるため、満席であっても次に新しいバスを配車してくれると聞きました。絶対座れるのであればバスを選ぶと思います。この影響で、電車が廃線になってしまったら、バスだけでは絶対に対応できません。このバス路線について見直しや協定などを結ばないと利用者はさらに減ると思います。駅までバスを利用し電車で神戸へ行くのが理想です。電車が廃線になると道路の渋滞も多発し環境にもよくないと思います。</p>	
8	神戸市	<p>駅を結節点として、様々な公共交通のフィーダー機能強化が基本方針でも書かれているが、神戸市西区の各駅ごとの計画が明確になっていない。神戸市の総合交通計画でも総論的なものにとどまっている。各駅ごとの課題と計画を明確にするべきである。</p> <p>例 木津駅 複合産業団地内の循環バスを継続する。木幡、栄、押部谷 送迎者の発着スペースや、駅前の商業施設・スーパーストアや公共施設の計画、駅発着のコミュニティ交通などを計画するべきである。</p>	<p>本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「鉄道とバスの連携強化」及び「交通結節点の強化」に記載のとおり、鉄道とバスのダイヤ調整、鉄道とバスの乗継情報の発信や駅へのアクセスバスの導入の可能性については、行政も交え検討していきます。</p> <p>なお、個々の駅での取組については、各駅の特性を捉え、いただいた御意見も参考にしながら検討していきます。</p>

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
9	三木市	鉄道とバスの待ち時間の短縮、特に長時間の待ち時間を改善してほしい。逆に乗継時間が短いところは余裕を持って乗れるような時間設定にしてほしい。	
10	三木市	最寄駅から公共施設へのアクセス方法が分かりやすく明示されているか、またその逆も同様。キャラクターなど利用して注意を引くよう工夫する。	
11	三木市	電車からバスの乗り継ぎをスムーズにするため、案内板表記をもっと分かりやすく表記する。現在の神姫バス、ゾーンバスの停留所表記は行先、時刻ともに非常に分かりにくい。字ももっと大きく、統一性のある表記で。	<p>本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「鉄道とバスの連携強化」での具体的な取組「鉄道とバスのダイヤ調整」に記載のとおり、鉄道とバスの接続情報の発信により、乗継ぎの利便性を向上します。</p> <p>なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。</p>
12	三木市	現在補助金システムもありますが、バス 電車・電車のみ利用している定期通勤者対象にエコ補助システムなどをやってみてはどうでしょうか？	<p>本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「鉄道とバスの連携強化」での具体的な取組「鉄道とバスの乗継割引乗車券の検討」に記載のとおり、鉄道とバスの利便性の向上を図るため、乗継割引乗車券の発売を検討します。</p> <p>なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。</p>

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
13	三木市	パークアンドライドを志染駅にも。パークアンドライドの鉄道利用者の割引率を上げてさらに利用促進を提案します。	本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「交通結節点の強化」での具体的な取組「パーク＆ライド駐車場の活用、キス＆ライドの推進」に記載のとおり、交通結節点を強化するため、パーク＆ライド駐車場の活用を推進します。 いただいた御意見については、今後の施策の検討に当たっての参考といたします。
14	三木市	粟生線各駅にコインパーキング、駐輪場及び送迎用ロータリーの整備や各駅に待合室の整備を提案します。	本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「交通結節点の強化」での具体的な取組「駅、バス停の設備等の整備による快適性の向上」及び「駅的美装化の検討」に記載のとおり、駅での待合環境の改善による利用者の快適性の向上を図ります。 なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。
15	三木市	志染駅ホームに屋内型待合室設置を提案します。志染止まりの列車が増えるからの待ち時間を少しでも快適に。本、雑誌、自動販売機などの設置も望ましい。	本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「交通結節点の強化」での具体的な取組「交通結節点のバリアフリー化」に記載のとおり、駅周辺の施設の改善等を検討し、誰もが利用しやすい交通結節点の整備を図ります。 なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。
16	三木市	下車後の動線に沿った周辺案内表示の設置を提案します。	本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「交通結節点の強化」での具体的な取組「パーク＆ライド駐車場の活用、キス＆ライドの推進」及び「駅的美装化の検討」に記載のとおり、パーク＆ライド駐車場の活用や、駅及びバス停の整備などによる交通結節点の強化を図ります。 なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。
17	三木市	駅へのアプローチ改善・バスとの連携を提案します。 志染駅以北では、駅へのアプローチは二輪車・自動車に頼らざるを得ないため、三木市内の平田踏切付近（ジャスコ付近）にバス・マイカーから鉄道への乗換拠点を整備して交通ターミナル化する。大村駅はこの付近に移設する。 すぐにできることとして、店舗数の多いこの付近の店舗用駐車場の平日空スペースのパーク＆ライド駐車場としての相互利用を実施する。	本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「交通結節点の強化」での具体的な取組「パーク＆ライド駐車場の活用、キス＆ライドの推進」及び「駅的美装化の検討」に記載のとおり、パーク＆ライド駐車場の活用や、駅及びバス停の整備などによる交通結節点の強化を図ります。 なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
18	神戸市	<p>計画では「地域の公共交通を維持し」となっているが、沿線住民の一番の関心は、鉄道の粟生線が将来にわたって残るのかだと思います。</p> <p>具体的に、「現在の粟生線の運行の水準から後退させず、市民、利用者の声をきいて、さらに充実し安心して快適に利用できる粟生線を存続させる」としっかりと位置づけることを求めます。</p>	<p>既存の公共交通を維持していくため、利用者数の増加に向けた取組を進めることはもちろんですが、利用状況によってはサービス水準の見直しも検討せざるを得ない状況です。</p> <p>そのため、本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「鉄道の維持・存続のための適正な運行形態の検討」に記載のとおり、利用実態をみながら必要に応じ、ダイヤ変更や運行本数の見直しを検討していく必要があると考えます。</p>
19	神戸市	<p>3月のダイヤ改定で昼間の減便がなされたが、これは自殺行為だと思います。もちろん、神戸電鉄へのしっかりとした支援をしつつ、これまでの1時間4本を何としても維持することをやるべきです。</p>	
20	神戸市	<p>この計画だと、神戸電鉄の収支はむしろ悪化すると思いますが、本当にこれで鉄道を軸とした交通網の維持が可能なのでしょうか。</p> <p>減便とか更なる効率化を招かないでしょうか。</p>	
21	神戸市	<p>神鉄の今回のダイヤ変更のように、減便が「負のスパイラル」化している感は確かに否めませんが、ひとつの企業努力だけで現状維持が難しくなりつつあるのもまた事実です。</p>	
22	三木市	<p>現在、平日・土日祝日共に昼間の時間帯の運行が30分に1本となりました。やはりこれでは、利用者が離れて、バス・自動車でも三宮へ行こうと思います。最低20分に1本は確保して頂きたい。(車両編成2両編成などにして)便数を減らせば、利用者も激減します。</p>	
23	三木市	<p>通勤時間帯においても3両編成の時間もあるが、すべて4両編成にし、ある程度座れる乗客を増やしバスに対抗すべきである。</p>	

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
24	三木市	<p>鉄道システムの変更を提案します。</p> <p>(1) 押部谷駅または志染駅以北の路線を別会社(例えば「X会社」とする。)として分離する。これにより、補助金の投入効果の明確化と補助の強化、運転・営業・賃金体系を含む全ての鉄道システムの大幅な変更を実現する。</p> <p>路線の分離(車内でスルッとKANSAI対応) X会社の区間を往復運転し、神戸方面へはX会社の神戸方終端駅で乗換とする。</p> <p>駅の自動改札システムの廃止 自動改札を廃止して、X会社内の自動券売機、自動改札機、精算機を全て撤去。必要であれば簡易な発駅証明発行機のみを設置し、原則バス型+車掌の車内改札にする。駅務機器は償却年数が短く、更新に大きな費用が発生するからローカル駅でも自動改札を含む駅務機器で少なくとも三千万円/駅。今後これらの機器を更新しなければ、減価償却分の経費が削減される。</p> <p>車掌の配置 車内に車掌(新幹線のように処理機を携帯)を配置する。先の自動改札システムの減価償却分で十分車掌(3人×2勤務/日×補充率1.5=9人)の人員費は捻出できる。ドアの開閉等運行に係る操作は今までのワンマン運転と同じく全て運転手が行い、車掌は運賃処理を含む旅客対応に専念する。場合によっては、駅に到着する度にホームに降りて乗車券の回収を行う。乗務員は再雇用で充当する。</p> <p>車両の変更 50/1000の勾配により保安面から単車運転は難しいため、X会社の路線は2両編成で、車内に現行のワンマン運転のバスと同じくピタパ(+ICOC A)関係のデータ処理器を設置する。1時間に2本のダイヤであれば2編成+予備1編成の計3編成で運用可能なため、X会社は2両3編成のワンマン運転車両を保有または借り受ける。</p>	<p>本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「鉄道の維持・存続のための適正な運行形態の検討」に記載のとおり、今後とも必要に応じ、将来の適正な運行形態について検討を行います。</p> <p>なお、神戸方終端駅と地下鉄西神中央駅を鉄道でつなく具体的な計画はありません。</p>

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
		(2) X会社の神戸方終端駅で神戸市営地下鉄と連絡 西神中央駅から道路に沿って高架又は地下で神戸市営地下鉄がX会社の神戸方終端駅に乗り入れ、乗換可能とする。但し、事業費が数百億円規模になるため国の鉄道助成又は地方創生に係る事業認定が必要。	
25	三木市	公的補助金の活用を提案します。会社全体で黒字である神戸電鉄と分離することで、X会社は純然たる赤字会社となり、国及び地方公共団体からの補助の方策が広がり、また補助の効果が見えやすくなるため、更なる助成が期待できる。	現行の運行形態を基とした支援を継続していく予定です。 しかしながら、本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「鉄道の維持・存続のための適正な運行形態の検討」に記載のとおり、今後とも必要に応じ、県や関係市とともに、適正な運行形態についての検討を行っていきます。
第7章 主な施策及び事業 方針2 まちづくりと連携した地域公共交通網の形成			
26	三木市	パークアンドライド駐車場に関して、現在の数では停められないことがあり、全く足りていないと思われます。100台規模の駐車場とショッピングモールのような複合型施設が駅直結であればよいのではないのでしょうか。	本計画の「方針2 まちづくりと連携した地域公共交通網の推進」の「駅を中心としたまちづくりの推進」に記載のとおり、パーク&ライド駐車場等の整備も含めた駅を中心としたまちづくりを推進します。 なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。
27	三木市	当法人としては、緑ヶ丘駅の再開発に関して、駅前が開業させていただいているため、駅前の医療を担っていると自負しています。今後、高齢者集合住宅などを建設される場合には、医療的な安心を担保する施設として、協力させていただくこともできます。ご提案がありましたら、お知らせいただければと思います。	本計画の「方針2 まちづくりと連携した地域公共交通網の推進」の「駅を中心としたまちづくりの推進」に記載のとおり、駅を中心としたまちづくりを推進します。 なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。
28	三木市	昼間の三木市内への流入人口の増加策を提案します。都会への人口集中を分散させる最も有効な手段は、教育機関を地方に分散させることである。教育機関があれば昼間に人が集まり、また卒業後の三木市内での就職も期待できる。そこで教育機関（特に私立の小・中・高・大学校）の三木市内誘致を行う。また、免許更新センター分所、法務局分所等の三木市内誘致を行う。	

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
29	三木市	<p>三木市全体のイメージとして車社会から自転車や歩行にやさしい街づくりを提案したいです。自転車を使った地域活性化として、尾道市のしまなみ海道が参考になるのではないかと思います。駅前にレンタルサイクルがあり、市内にサイクリングロードが整備されていると、多くの方の健康づくりや観光資源の活性化につながると考えます。また、レンタサイクルに関しては、神戸市で行われているコベリンというものは、乗り捨てもでき、電動自転車ですし、とても有用ではないかと思えます。</p>	<p>本計画の「方針2 まちづくりと連携した地域公共交通網の推進」の「観光資源の開発とアクセス手段の確保」での具体的な取組「観光資源、観光拠点の活用、大型集客施設の誘致促進」に記載のとおり、大型集客施設の誘致促進を図るほか、地域の観光資源や観光拠点の魅力を向上、発信していきます。</p> <p>なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。</p>
30	三木市	<p>鉄道の衰退は車社会の発展とも関連していると思います。市民や観光客が歩ける街づくりが必要と考えます。公園や、散歩道、ベンチなどを増やして、歩くのが楽しい街づくりを望みます。そのことが、鉄道の活性化にもつながります。</p>	
31	三木市	<p>乗客が増えるような商業施設やテーマパークなどの誘致することで、三木市も活性化するのではないのでしょうか？</p>	
32	神戸市	<p>ボランティア駅長の導入 地方公共交通にはみんなを引き付ける地道な努力が必要と考えます。三木駅、榎山駅、小野駅にボランティア駅長を導入することを希望します。</p> <p>三木駅 駅舎をカフェに改造し、軽食と喫茶を提供する</p> <p>榎山駅 源義経・弁慶伝説の里であることから、義経か弁慶の恰好をしたらいかがか。</p> <p>拠点を駅隣接の「ゆうゆうの里 かしやま」とし、ここのスタッフを兼ねてもいいのではないか</p> <p>小野駅 播州ソロバンに関する駅にする。 小野市の案内所も兼ねる。</p> <p>駅の空きスペースや駅前空間の活用 粟生駅構内レストランがおいしい地元野菜サラダを提供している。ここの本店が北鈴蘭台にあるが、駅から遠い。ぜひ、駅ホームか駅前で、地元の新鮮野菜などの販売を検討してほしい。</p>	<p>本計画の「方針2 まちづくりと連携した地域公共交通網の推進」の「-1 交通結節点におけるにぎわいの創出（沿線内）」に記載のとおり、駅の空スペースや駅前空間の活用（イベント、地域コミュニケーションの場など）を進めていく計画としています。</p> <p>なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。</p>

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
33	三木市	待ち時間を楽しく過ごす多様な施設の確保（喫茶店、イトイン、観光コンテンツの設置等）	
34	神戸市	三木市内の観光地を巡る周遊バスの新設は大賛成である。小野市内でもぜひ検討してほしい。	本計画の「方針2 まちづくりと連携した地域公共交通網の推進」の「観光資源の開発とアクセス手段の確保」に記載のとおり、駅と観光資源、観光拠点を連絡するアクセスバスを検討する計画としています。 なお、平成28年には、小野市でコミュニティバスの観光ルートの運行を実施しました。
第7章 主な施策及び事業 方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進			
35	神戸市	「乗らないと残りません」と市民を脅迫するようなポスターが悪評であったが、一方では日常生活で車利用を控えて公共交通利用に市民が自発的に変わるこなしに公共交通は残していけないのは明白である。公共交通の問題で市民の理解を得るためには運行する側からの押し付けがましいやり方は逆効果、市民の理解を求めるためにやるべきことはやりつくすことが求められている。市民の移動する権利を尊重し、それをしっかり支えることを明確にすれば、行政や活性化協議会と市民・利用者の信頼が育ち、公共交通を大切にすることにつながると思う。	本計画の「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」に記載のとおり、地域住民の皆様を中心に、モビリティ・マネジメントを継続します。 なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。
36	神戸市	粟生線などの公共交通を残すには、住民の理解と参加が決め手である。和歌山では最高時「貴志川線の未来をつくる会」の会員が6,000人をこえ、現在でも2,000人以上が年1,000円の会費を払って貴志川線を見守っている。そして、この「つくる会」などの住民有志を貴志川線の運営委員会に加えて成功しているとのことである。また、住吉台のくるくるバスの「守る会」でも住民の多くが会員	本計画の「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」の「日常利用に対するモビリティ・マネジメントの実施」に記載のとおり、地域住民の積極的な利用を喚起するとともに、地域住民の主体的な組織・団体の取組をサポートすることとしています。 なお、活性化協議会には沿線住民の方に利用者の代表として参画いただいております。

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
		<p>となって「会報」も発行し、公共交通利用の協力している。粟生線でも利用者と市民の理解と納得が得られるように、活性化協議会の住民、利用者代表を抜本的に強化すること、特に、粟生線の問題に取り組んでいる市民や、実際に利用している市民を活性化協議会に加えるべきである。その方法は他県でも行っている公募するやり方も検討するべきである。</p>	
37	神戸市	<p>ブログやSNSでは、粟生線に係るさまざまな意見や熱い議論が交わされています。少し過激な表現の方もいますが、粟生線の現状と将来を憂い、関心を寄せているのは紛れもない事実です。</p> <p>遙か三重や長野から、電車を乗り継いで粟生線に乗るのを楽しみにしている方がいます。</p> <p>自分で計画・立案して粟生線ツアーや貸切列車を企画し、お客さんを集めた高校生がいます。</p> <p>子供の為に大切な路線を守ろうと、粟生線を含めた地元の写真を撮り続ける主婦がいます。</p> <p>見習うべきは、地域の方々の「地道な取組」と、「粟生線への熱い思い」だと思います。</p>	<p>粟生線への熱い思いを持った方々の個々の取組は、今後も粟生線を維持・存続させていくために最も重要なものと考えています。</p> <p>そのため、本計画の「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」の「日常利用に対するモビリティ・マネジメントの実施」に記載のとおり、引き続き、地域住民・組織・団体の主体的な取組をサポートし、推進していきます。</p>
38	三木市	<p>公共交通を利用した様々なモデルケースを伝える動画やアニメなどのCM、公共交通は人との出会い、ドラマがあることを演出し、魅力を伝える。</p>	<p>本計画の「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」の「日常利用に対するモビリティ・マネジメントの実施」に記載のとおり、地域拠点での地域公共交通利用のPRを実施します。</p> <p>なお、施策の検討に当たっては、いただいた御意見も参考といたします。</p>
39	神戸市	<p>他鉄道にならって『グルメ列車』を走らせてほしい。</p> <p>有名レストランとのコラボ</p> <p>駅弁屋さんとのコラボ</p> <p>ワイン電車</p> <p>日本酒電車</p>	<p>本計画の「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」の「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」に記載のとおり、季節や地域らしさを感じられる特別列車の運行も実施する計画としています。</p> <p>なお、計画の策定に先立ち、平成29年3月には、車内で地元の日本酒を味わえる貸切列車を運行しました。</p>
40	三木市	<p>イベント電車を企画して取り組むべきであると思う。</p>	

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
41	神戸市	<p>新しいラッピング電車の導入 「ハッピートレイン」はインパクトがない、もっと強烈なラッピングができないか？</p> <p>アンパンマン電車 最近の子供に 異常な人気がある、「アンパンマン」のラッピング電車を走らせる。 “「アンパンマン電車」に乗って神戸アンパンマンミュージアムへ行こう”というキャンペーン</p> <p>しんちゃん電車 しんちゃん・てつくんのラッピングを施す。しんちゃんの「着ぐるみ」を電車に同乗させて、子供たちにサービスをする。</p> <p>しんちゃんの露出 着ぐるみの「しんちゃん」を土・日・祝日に、主要駅に出現させる。 アルバイトなり、お休みを取っている社員有志などで、同時期に複数出現させる。 地元民、観光客にもっと親しみを持ってもらうことが大事である。</p>	<p>本計画の「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」の「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」に記載のとおり、子育て世代をターゲットとした交流イベントの開催も実施する計画としています。</p> <p>しんちゃん・てつくんが同乗する特別列車の運行は従来から実施していますが、今後も引き続き実施していく予定です。</p> <p>また、地域のイベント等へのしんちゃん・てつくんの参加も併せて考えていきます。</p> <p>なお、ハッピートレインは地元の大学生に携わっていただいたデザインを採用したラッピング車両で、現在のところ、新たなラッピングについての計画はありません。</p> <p>いただいた御意見については、今後の施策の検討に当たっての参考といたします。</p>
42	神戸市	<p>「1日フリー乗車券」の発売 年齢を問わず、だれでも1日自由に乗り降りできる「フリー乗車券」を発行すべきである。シニアパス、企画切符もいいが、通年とおして誰でもが安く利用できるフリー切符が一番便利である。800円希望。神戸高速込なら1000円でもOK。</p>	<p>本計画の「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」の「企画乗車券等の販売による公共交通の利用促進」に記載のとおり、イベントや地元施設と連携した企画乗車券等の販売を実施する計画としています。</p> <p>いただいた御意見については、今後の施策の検討に当たっての参考といたします。</p>
43	神戸市	<p>自転車に乗せられる電車の運行や、そのほか利用者の要望を聞くような新しい取り組みをぜひ行うこと。それに必要な資金も公募もふくめているんな支援を呼びかけてやるべきである。貴志川線でも多額の募金が新型車両実現を後押ししていると聞いた。</p>	<p>本計画の「方針3 地域公共交通の活性化及び利用促進」の「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」に記載のとおり、イベントの開催や特別列車の運行等を検討・実施することとしています。</p> <p>なお、御提案の自転車に乗せられる電車の運行については平成26年度にも実施しており、今後は費用や安全性の確保の面を勘案しながら実施の可能性を検討していきます。</p>

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
その他			
44	神戸市	<p>参加者がまとまって一つの方向をめざしているとはいいがたい状況と受け止めている。会長の辞任があり、小野市が会議に欠席し、新しく会長になられた方が他線への乗り入れを突然言い出したり、粟生線の再生を話し合っているのにこれと逆行するようなダイヤ削減を実施したり、それぞれがばばらに行動しているとしか見えない。責任があいまいであり、これでは粟生線をよくすることはできないと言わざるを得ない。粟生線の現状は、活性化協議会での取り組みにもよっても、明確に改善できているとは言えず、逆に危機が深まっていると感じる。その要因はいくつか考えられる。</p>	<p>関係者が同じ方向を向き、粟生線の維持・存続に取り組むことが重要であることから、引き続き、関係者が一丸となり検討・協議を行うことができるよう進めてまいります。</p> <p>兵庫県は、これまで粟生線を維持・存続するための支援策等について中心となって調整してきており、活性化協議会事業として沿線市が取り組む利用促進活動にも広域的な立場から参画しています。</p> <p>活性化協議会への兵庫県の主体的な参画については、沿線3市から兵庫県に対し、引き続き要請していきます。</p>
45	神戸市	<p>活性化協議会参加者が一致した方向でまとまって取り組めていない。神戸市、三木市、小野市と兵庫県の間もそれぞれの思惑が優先して一致していない。神戸市は神戸市域の粟生線はなくなるとしている一方、三木市と小野市の間も食い違いがある。そして、兵庫県は県として本来果たすべき主導的役割を果たさそうとしない、積極性が不足しているように感じる。地方鉄道の再生に取り組んでいるところでは和歌山・貴志川線でも、香川・ことでも、京都・北近畿タンゴ鉄道沿線でも府・県が主導的役割を發揮しているとみえる。</p> <p>神戸電鉄と行政の間はもっと悪い。活性化協議会の会長がいきなり相互乗り入れを持ち出したり、粟生線の活性化を話し合っている場に、ダイヤ削減などの実施を突如報告したりで、一番大事な粟生線を将来にわたって残すうえで、責任の所在が全く分からない状況になっている。</p> <p>そこで、活性化協議会の主導的役割を兵庫県が果たすことを明確にする。そのうえで、各市と事業者がやるべきことを明確にして取り組むこと。</p>	

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
46	神戸市	<p>三木市の副市長が協議会長を辞任したり、小野市が会議を欠席したりしていますが、意見が違うからといって、公の会議でそういった行動をされるのは如何なものでしょう。</p> <p>粟生線を残したいという気持ちがあっても、気が萎えてしまいます。神戸市から、そういった行為を止めさせることはできないのですか。</p> <p>また、各市の広報姿勢もバラバラです。</p> <p>せめて、各市の考え方を整理した上で、取組を行っていくことはできないのでしょうか。</p>	
47	神戸市	<p>本気で地域の交通網を維持していくならば、関係者の連携と良好な関係構築は不可欠です。</p>	
48	神戸市	<p>議会での議論を拝見する度に思うのは、行政・事業者・地域住民が同じ方向を向いていない事です。特に行政は神鉄の状況・意見を十分に聞いた上で、市民に理解や協力を求める努力(又、逆に市民の要望を精査した上で神鉄に申入)をすべきではないでしょうか。</p>	
49	神戸市	<p>粟生線の沿線に住宅地がつくられ移ってきた多くの方は、鈴蘭台駅から押部谷駅まで複線になりスピードアップされるときいておられる。複線化はどうなっているのか、これからどうするのかなどを検討することも考えるべきではないでしょうか。</p>	<p>粟生線については、現在の厳しい状況の中で、更に多額の資金を投じて複線区間の拡大を図ることは困難ですが、これまでに実施した工事により、基本的な運転時間の間隔である15分に1本の運行を実現しており、複線化工事が完了した場合と同等の速達性向上の効果が得られている旨を神戸電鉄から聞いています。</p>
50	神戸市	<p>地下鉄西神線の延伸は、神戸市の問題であり、現在のところ延伸の計画はないとのことであるが、粟生線の利便性や速達性など多方面から考えて、問題の根本解決にもなることであり、実現すれば大規模なパークアンドライドの実現や、新たな地域拠点創出などいろんな発展を作り出せる。以前、地下鉄延伸に神戸電鉄が反対をして実現できなかったということも言われているが、今日の時点に立てば、粟生線の問題でも根本的な解決策につながることは十分に考えられる。検討を行うべきである。</p>	<p>地下鉄西神線の延伸についての具体的な計画はありません。</p> <p>粟生線沿線地域の少子高齢化等に伴い公共交通の利用者数が減少していることから、路線の新設ではなく、既存の交通ネットワークを維持していくことが重要と考えます。</p>

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
51	三木市	押部谷駅と地下鉄西神中央駅を繋ぐことを提案します。	
52	神戸市	パブリックコメントの資料も、数十ページ以上の分厚い体裁で、文面も難解です。 ご高齢の方も含めて馴染みのない市民の方は、正直目を通しづらいつ感じました。	計画を地域において周知・PRする際には、計画の概要版を作成するなどし、御理解いただきやすくするよう努めます。 なお、いただいた御意見は今後の計画検討の参考といたします。
53	神戸市	形成計画の策定にあたり、実際のご利用者にアンケート等は実施されたでしょうか。 実際に利用されているお客さんの生の声は、何よりも大切です。 利用を増やす方法は、利用していない人に聞くよりも、普段から利用している人に聞いた方が良いと思います。	形成計画の策定に当たっては、過去に実施したアンケートや協議会での市民代表の意見、粟生線サポーターズくらぶでのくらぶ会員の意見等を参考としており、また、このたび、パブリックコメントを通じ利用者の御意見をいただいたところです。 公共交通利用者の御意見については、引き続き、その聴取に努めていきます。
54	神戸市	鉄道を軸に交通網を形成するという計画を策定するのであれば、何故バスのように赤字補填をされないのでしょうか。補填制度がないことは承知していますが、他の地域のように固定資産税の減免等、他の制度を創設させることは考えられないのでしょうか。 鉄道とバスはライバル同志でも、地域の公共交通を担うという意味では同じ立場です。 例えば、鉄道が減便された区間は、バスが上手く連携して補う。 乗車券も鉄道・バスいずれも、共通利用や通算ができる仕組みにする。 今までなかった奇抜な発想も、これからは必要かと強く感じます。	支援については、本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「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」に記載のとおり、鉄道資産の維持・更新コスト等の事業者の負担低減を図り、安全で安定した輸送サービスを確保することを中心に実施していきます。 また、支援に当たっては、事業者とも十分に協議を行った上で決定し、国庫補助も最大限に活用していきます。 次に、鉄道とバスの連携については、本計画の「方針1 鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」の「鉄道とバスの連携強化」に記載のとおり、乗継ダイヤの調整や乗継割引乗車券の発売等について、行政も交え検討する予定です。 なお、いただいた御意見については、今後の施策の検討に当たっての参考といたします。
55	神戸市	神鉄の運賃が非常に高いのは事実ですが、裏を返せば路線の維持は、実質的に利用者だけで負担されています。鉄道がある事による間接的な恩恵(渋滞の緩和、地価の維持等)は、鉄道を利用しない人にはないのでしょうか。 本気で粟生線を維持していく為には、えちぜん鉄道のように地域の方々も相応の負担をしながら、路線の維持費用を捻出する事も必要だと感じます。	

番号	提出先	意見書の概要	沿線3市の考え方
56	神戸市	<p>「粟生線は赤字でも、全体で黒字なら存続できる」は、幻想にすぎません。</p> <p>現在の少子高齢化への対応や企業存続を図るためには、名鉄や西鉄・近鉄のように企業全体が黒字でも、不採算路線を廃止・譲渡している鉄道会社は後を絶たないのが現状です。</p> <p>JR北海道の姿は、私たちにとっても決して遠い他人事ではないと、強い危惧を感じます。</p>	