

第12回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

日時：平成24年3月19日(月) 14:00～16:10

場所：三木市立教育センター 出席者：別紙のとおり

開 会

<関連事項報告>

○ 粟生線存続に向けた支援について

- ・ 兵庫県交通政策課より以下の報告があった。
- ・ 昨夏より神戸電鉄粟生線存続戦略会議で議論を重ね、県で取りまとめた、関係自治体による支援の概要は以下の通りである。
 - ① 神戸電鉄の自助努力として人件費削減等で約3億円/年の収支改善を図る。
 - ② 更なる利用促進により輸送人員の減少傾向に歯止めをかける。
(利用が低迷した場合、三木市・小野市が固定資産税減少相当額(約1億円)を上限に運賃収入を補填)
 - ③ 自治体から無利子貸付40億円を実施し、約7千万円/年の支払利息軽減を図る。
(兵庫県36億円、神戸市4億円を貸付。三木市・小野市は県貸付のうち16億円分相当の金利を負担)
 - ④ 安全輸送設備等整備事業への補助を大規模修繕にも拡充し、約3億円/年の投資に対して自治体支援を行う。(国1/3、県・市1/3、神鉄1/3負担)
- ・ 支援期間は平成24年度から5年間とし、3年目の平成26年度に神戸電鉄の鉄道全線での経常黒字化を図る。(平成22年度は375百万円の赤字)
- ・ 利用促進の状況は毎年検証していくが、先行きが不透明な面もある。神戸電鉄全線の収入規模は約90億円だが、例えば1%利用者が減少すると9千万円減収になり、約3億円の公的支援を行っても、3年で効果もなくなってしまう。これまでの活動で利用者数が持ち直してきている傾向はあるが、地域の活動としてさらに1回でも粟生線を利用して神戸に出かけるとか、利用促進への地道な協力をいただくことが重要である。

○ ダイヤ変更について

- ・ 神戸電鉄・三津澤委員より、資料-1の報告があった。
- ・ 5月中旬予定の今回のダイヤ変更では、昼間時間帯の志染以遠の区間で運転本数を削減するが、現実のご利用が非常に少ない実態を基に輸送の効率化を図るため実施させていただくものである。神戸電鉄としても人件費削減を中心に3億円のさらな

る経営努力を行うが、栗生線の維持・存続のためには、利用の少ない部分での輸送効率化が止むを得ない状況にあることをご理解いただきたい。

- ・ なお、朝夕の通勤・通学時間帯は従来の運転本数を維持するとともに、一方で急行列車の運転により速達性を向上し、できるだけご利用いただきやすいダイヤ編成に努めている。

(1) 第 11 回協議会議事録の確認

- ・ 第 11 回協議会の議事概要について議事録の確認がなされた。

(2) 報告事項

- 以下の事項について、神戸電鉄および事務局から資料に基づく報告があった。

①平成 23 年度（～2 月）神戸電鉄栗生線の輸送人員実績

- ・ 神戸電鉄・三津澤委員より、資料-3 報告。
- ・ 4～2 月の状況について、前回報告（4～12 月）と同様に、協議会の利用促進事業や三木市の福祉パス発行のほか、高校の一時移転による影響から、定期外、通学の対前年比で増加したが、通勤は減少が続き、合計では前年並みの輸送人員となっている。当初目標との比較では 23 年度目標 710 万人に対して 680 万人程度となる見込みで、24 年度目標の 730 万人達成は厳しい状況である旨の報告があった。

②平成 23 年度における協議会の取り組み状況

- ・ 事務局より、資料-4 報告。
- ・ 試験発売中の「平日昼間&土休日お得きっぷ」やシニアパスの発売状況、時間貸パーク&ライド利用状況のほか、モビリティ・マネジメントの一環として実施した 2 回目の沿線住民アンケートの結果等について報告があった。また、2/19 に実施した「栗生線活性化シンポジウム」の開催状況について記録映像による報告があった。

③平成 23 年度「神戸電鉄栗生線 地域公共交通活性化・再生総合事業計画」に関する事後評価について

- ・ 事務局より、3 月末までの実績を入れた資料の配布があった。

④平成 24 年度 協議会運営スケジュール（案）について

- ・ 事務局より、資料-6 報告。

■報告事項に関して

- 委員より以下の質問・意見が出された。

- ・ ダイヤ変更について、複合産業団地の最寄駅である木津駅が急行列車の通過駅になるのは理解できない。今後の企業誘致や昼間の営業活動での利用を考えれば停車駅とすべきではないか。

⇒ 現状の昼間時間帯の利用者数は残念ながら極めて少ない。産業団地の入居の進

展や自動車から鉄道利用への転換など、利用者が増えてくれば停車も考えることになるが、今の状態では難しい。(神戸電鉄)

- ・ 株主数と優待パス発行枚数はどれくらいか。株主優待パスについて支給基準となる株数を引き上げてはどうか。また、輸送効率化を図るなら女性専用車を見直してはどうか。

⇒株主数は約 11 千人で優待パス発行枚数は約 4 千枚である。無配を続けている現状での見直しは難しい面がある。女性専用車については、女子学生の保護者からの切実な要望もあり導入した。3 両編成では設定しておらず、4 両編成では男性利用者の方との棲み分けもできると考え実施している。その後、平日早朝時間帯は対象外とするなど実態に沿った見直しはしている。(神戸電鉄)

- ・ 試験発売中の「粟生線～三宮平日昼間&土休日お得きっぷ」で湊川駅から乗車した場合、降車の際に改札機ではなく有人対応となる場合があるのは何故か。

⇒当該乗車券は神鉄線と神戸高速線にまたがって有効な乗車券で、湊川駅から乗車して湊川以北の駅で降車される場合は、神鉄線内の乗車券と間違って使用されている可能性があるため、それを確認させていただくための対応である。同種の連絡回数券についても同じ取り扱いとなっている。(神戸電鉄)

- ・ わざわざ投資をしてまで実施する必要はないが、効率化のために列車の編成両数を 3 両や 4 両から減らすことは考えていないのか。

⇒現在、全線で 3 両編成と 4 両編成の車両を運用しているが、粟生線では 3 両編成を優先して運用している。なお、急勾配路線のため暴走防止など安全確保の面から 1 両での運行はできない。また、現在の3 両編成を 2 両編成にするには改造のための投資が必要で、償却コスト増により収支改善メリットは期待できない。ただし、将来的にできるだけ車両は減らす方向で考えており、例えば新造車両での 2 両編成化でコストが安くなる方法がないかなど検討を続けていきたい。(神戸電鉄)

- ・ 地元自治会からは、特に高齢者にとって、新開地駅の阪急・阪神線への乗換え階段が辛いことから神鉄を利用しにくいので改善してもらいたいとの声がある。

○ 座長より以下のコメントがあった。

- ・ 平成 24 年度に 730 万人を目指した計画であったが、平成 22 年度実績が 680 万人と同年度の計画である 690 万人を下回っており、平成 23 年度も横ばいの水準となる見込みである。本年度は約 95 百万円の予算で約 15 万人の効果を上げたが、どの取り組みが効果的であったのか検証して、それらを踏まえて平成 24 年度以降の予算の中でどのように効果的な取り組みを行っていくか考えねばならない。
- ・ 神戸電鉄の自助努力だけでは、ダイヤや投資の削減など負のスパイラルに入っていくことになる。地域や行政も一緒になった取り組みをやっていないと、なかなか目に見えた効果が出てこないと思われる。

(3) 議題

- 議案 1 号「平成 24 年度事業計画の承認」について、
 - ・ 事務局から資料-7 報告。
 - ・ 平成 24 年度の計画事業費見込額は 24 百万円規模（沿線 3 市：12 百万円、神戸電鉄：12 百万円）で、これまでに整備してきた施設等も活用しながら、また、新たな取り組みとして、サポーターズクラブの設立・運営による地域と一体となった活動を展開するなど、資料に記載の施策を実施していきたいとの報告があった。

(4) 意見交換

■ 議案 1 号に関して

- 座長より以下のコメントがあった。
 - ・ ダイヤ変更については、実施前後でどのような利用者に影響が出ているのか、実態の分析を行い、今後の施策展開の参考にするようにしてもらいたい。
 - ・ サポーターズクラブの計画のように、例えば、おでかけガイドやアクセスマップの制作とか、トイレの維持・管理とかも含めて、地域と一緒にやって取り組んでいくことを前面に出した活動が不可欠である。神戸電鉄が呼びかけるよりも、地域が前面に立った動きは重みが違う。さらに、それを行政が支える仕組みができれば、効果も上がっていくことになる。より一層、地域に向かって乗ってもらう仕組みを考えてもらいたい。
 - ・ 規模は小さいがバスでは、利用が増えることにより運転本数が増えた例もある。
 - ・ 2 年間かけて活性化に取り組んできて、存続への気運に一定の盛り上がりは見られるものの、まだ切実さは十分ではないように思われる。「乗って残そう」の意識はされてきたが、例えば来年度に 10 万人増やすためにこれをしようといった、具体的に目に見える形での取り組みまでには至っていない。地域と一体感があるところはうまくいっているところも多く、さらに持続的な取り組みとして地域の意識と行動を喚起するような取り組みに努めてもらいたい。行政においても、車しか利用できない人は除いて、職員へ電車通勤を働きかけるとかの取り組みを続けてもらいたい。
- 委員より以下の意見が出された。
 - ・ 協議会だよりについて、内容が多すぎて見にくいように思われるので、見やすくするよう検討してもらいたい。
 - ・ 他地域での取り組み事例もあると思うので、それらについても調査・検討してはどうか。

- 座長より、議案1号の平成24年度事業計画について、委員から出された意見も踏まえて、原案に沿って進めていくことで了承いただきたいとのコメントがあり、承認された。

(5) その他

- ・ 会長より、加古川線や北条鉄道とも接続する粟生線の利用促進については、加西市・加東市・西脇市・多可町の周辺市町にも、本協議会の活動に参画を要請していきたいとのコメントがあった。
- ・ 兵庫県より、姫新線での取り組み事例としては、高速化や増便により利用者が8%増えた。地元小・中学校の巻き込みや地元企業の通勤利用の呼びかけなどの活動も地道に取り組んでいる。このような成功例もあるので粟生線でも関係者の協力をお願いしたい。

閉 会

以上

第12回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 出席者（敬称略）

○委員

氏名	所属・役職	出欠
三島 功裕	神戸市企画調整局 参事	
北井 信一郎	三木市 理事	
小林 清豪	小野市 副市長	
三津澤 修	神戸電鉄株式会社 常務取締役 鉄道事業本部長	
中垣 千秋	押部谷町連合自治協議会会長	
中野 美都子	押部谷町連合自治協議会副会長	
蓬莱 道龍	前 三木地区区長協議会会長	
安福 恵子	三木市区長協議会連合会会長	
田中 歳彦	前 小野市連合区長会会長	
多鹿 豊	小野市商店街理事	
土井 勉	京都大学大学院 工学研究科 特定教授	

○オブザーバー

氏名	所属・役職	出欠
浪越 祐介	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	欠席
山本 勝	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長	
濱 浩二	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	
大西 稔	兵庫県 神戸県民局 交流連携参事	
中井 昌彦	兵庫県 北播磨県民局 地域振興課長	代理出席
竹本 真也	神戸市西区 まちづくり推進部 まちづくり課長	