

第14回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

日時：平成24年10月5日(月) 14:00～16:20

場所：三木市立教育センター 出席者：別紙のとおり

開 会

(1) 第13回協議会議事録の確認

- ・ 第13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

① 平成24年度における協議会の取り組み状況について

- ・ 事務局より、資料-2について以下の取り組みを報告。
- ・ シニアパスは7～9月分で1,000枚程度を発売し順調に推移している。10月からは小野駅で発売を開始するほか、神鉄タクシーの割引など優待の拡大も行う。
- ・ 平日昼間&土休日お得きっぷの試験発売を10月から継続しているが、収支上は1,200セット/月以上の発売が必要で、今後の発売状況により来年度以降の継続可否を判断する。
- ・ モビリティ・マネジメントの一環として、粟生線サポーターズくらぶを発足したが、入会者数は2,028人(目標5,000人)で、そのうち沿線住民は365人とどまっており、さらなる入会促進に努めていく。
- ・ 粟生線ご利用ガイド、利用啓発小冊子「乗らないと残りません」のPRパンフレットを制作、新聞折込や地域への配布を実施。
- ・ 沿線住民へのコミュニケーションアンケート、沿線企業や小学校への訪問による利用啓発を実施。
- ・ 駅七夕装飾、ミステリートレイン、地域イベントでの利用啓発活動、農業体験学習(稲刈り)等の実施

② 平成24年度(～8月)神戸電鉄粟生線の輸送人員実績について

- ・ 神戸電鉄・三津澤委員より、資料-3報告。
- ・ 24年度4～8月の対前年比は、定期外-2.2%、定期+1.6%(通勤-3.1%、通学+7.6%)、合計+0.4%となっている。この傾向で推移すれば、本年度の粟生線輸送人員は目標の730万人を45万人も下回る685万人となり、目標達成は困難な状況である。
- ・ 通勤の減少傾向が続いているほか、高校移転の影響が終了し8月以降は通学の減少も大きくなることから、今後さらに減少が拡大する厳しい状況にある。

- ・計画目標は輸送人員となっているが、事業者としては収入面の状況も考えていく必要がある。収入面を含めた現在の状況について、担当より報告する。
- ・神戸電鉄より、資料-4-2（スライド1~8）報告。
- ・本年度の計画目標からの下振れは、収入では2億円規模となる見込みである。
- ・利用促進策の実施により輸送人員の対前年減少率は改善してきているものの、一人あたりの平均単価の減少もあり、収入の減少率の改善は見られない。特に通勤定期の減少に下げ止まり傾向が見られない。
- ・運輸収入の対前年減少率を粟生線と全線で比較すると、近年では粟生線の悪化（全線との乖離）が拡大している。本年度からの沿線自治体による支援スキームでは、全線収入の減少率を-0.7%/年に止めることを前提にしているが、現状では粟生線が全線収入の足をひっぱる状況が悪化していることになる。
- ・また、本年度から自治体支援や神戸電鉄の自助努力の拡大による一層の収支改善に取り組んでいるが、電気料金の値上げや消費税率改定による費用増加要因が発生していることもあり、収支改善が図られるだけの利用者増加が無ければ、利用実態に合わせた更なるサービス水準の見直しにも踏み込まざるを得ない状況である。
- ・具体的には、利用の少ない駅ではトイレや改札機の更新が困難となり、さらには場合によっては駅の休廃止も考えねばならなくなる。ダイヤについても、昼間時間帯に加えてラッシュ時の運転本数の削減や、利用の少ない区間の昼間の運休なども考えねばならなくなる。
- ・もちろん、利用が増えればサービスの維持・向上も可能となるので、次期連携計画においても、確実な目標の達成とそれを実現する施策の検討をお願いしたい。

○座長より以下の質問・意見が出された。

- ・通勤定期人員の減少が-3%程度と大きくなっているが、原因は退職者が増えているためか、バス等への転移が増えているためか。
⇒ 大きなトレンドとしてはバス・マイカーへの転移もあるが、近年では一旦落ち着いていると思われる。一方で、神戸市域を中心に退職者の増加によると思われる減少が大きくなっている。（神戸電鉄）
- ・人口構造が問題であるなら、モビリティ・マネジメントにより、沿線企業や地域住民の方に、どうすれば電車通勤や電車によるお出かけができるのかを、自分たち自身で考えてもらうようにしていくことが重要になる。

○委員・オブザーバーより以下の質問・意見が出された。

- ・サポーターズクラブについて、振込手数料の負担もあって入会しにくいという声がある。また、まだまだ地域には情報が浸透していないので、チラシの回覧だけ

でなく、地域のミニ集会での伝達や入会手続きの簡素化も検討してもらいたい。
⇒ チラシを配るだけでなく、できるだけ直接説明することが重要である。協力の輪を広げていくためには、事務局だけでなく地域の皆さん自身がサポーターとして行動していくことも必要と思われる。(座長)

- ・地域の会合でもサポーターズクラブへの協力を呼びかけているが、実態として全く認知が進んでいない。地域でも栗生線の状況について安心感が出てくるのは危険である。「乗らないと残りません」の小冊子や雑誌の掲載記事などは注目もされているので、そのような資料をもらえれば、地域へのPRには積極的に協力したい。

⇒ この種のPRについては、チラシを配るだけでは十分な効果は期待できず、状況を説明してやっと理解され、広がっていくものであり、クチコミなどの対面的なコミュニケーションが重要である。その意味で、地域の皆さんが地域の会合などで、「月1回利用するには何ができるか」といったことを自主的に考えてもらうことが利用促進の動機づけとして効果的である。(座長)

- ・時間貸パーク&ライド駐車場の資料について、利用台数のうちサービス券利用の欄の数字が鉄道利用者であるということによいか。

⇒ そうである。(事務局)

⇒ 実際には、サービス券を使用せずに駐車場を利用している鉄道利用者も多く、実態としては鉄道利用以外の駐車場利用者は少ないと思われる。(小野市)

③ 平成25年度以降の神戸電鉄栗生線地域公共交通総合連携計画(案)について

- ・事務局より、資料-4-1~4-3 報告。
- ・栗生線の維持・存続のためには、依然として極めて厳しい状況にあり、今後の利用実績の増加が不可欠であることを前提に、次期計画の取り組みを行っていく。
- ・現・連携計画では、全般にわたり網羅的に施策を実施してきているが、実施状況の評価も踏まえ、継続すべきものは継続していく。
- ・また、次期計画では、通勤定期利用者の減少傾向に歯止めをかけるための施策や、沿線地域が主体的に行う利用促進施策、沿線市等が主体的に行うまちづくりや観光振興との連携施策などを、重点的な取り組みとして注力していく。
- ・計画期間は、自治体による支援期間と合わせて、平成25年度から平成28年度までの4か年とする。
- ・計画目標となる栗生線の年間輸送人員については、計画期間中の700万人台の確保を目標とし(自治体支援スキームの前提としている全線収入-0.7%/年に対応する栗生線の必要輸送人員)、上記方針に基づく施策の実行により、減少傾向のトレンドからの底上げを図っていく。

○委員・オブザーバーより以下の質問・意見が出された。

- ・ サポーターズくらぶの入会を拡大するために、公民館でも申込受付を考えてもらえないか。電車が好きな人たちを集めて協力を呼び掛けるとか、どうしたら乗ってもらえるか、いろんな人の意見を聞いて取り組んでいくことが必要である。
⇒ 協力してもらえる自治会などで、公民館に集まってもらって議論してもらうような取り組みもあればよい。(座長)
⇒ ご意見を踏まえ、三木市では公民館での入会受付を実施する方向で検討したい。(三木市)
- ・ 自治会でもチラシ等の資料は回覧しているが、なかなか真剣には見られていないのが実情である。自治会の会合に、市や神戸電鉄の担当者に来てもらって直接説明してもらう機会も設けている。
- ・ サポーターズくらぶについては、入会金の振込手数料がかかるとか、フリー乗車券1枚ではメリットが少ないといった点が課題である。例えば5年会員なら入会金が安くなるとか、フリー乗車券を多く渡すとかの工夫も考えてはどうか。
- ・ お得きっぷについても試験発売を再開されたが、有効期間が1か月のままなので、3か月とかに見直ししてもらえればありがたい。
- ・ コスト削減にも努力されていると思うが、トイレの廃止とかばかりでなく駅的环境整備にも配慮してもらいたい。
- ・ 資料4-2の粟生線の輸送人員と運輸収入の対前年増減率で、2012年(4~8月)の通学の増減率が人員でプラスが大きいのに、収入でマイナスになっているのはなぜか。(近畿運輸局)
⇒ 2011年9月~2012年8月の間に、鈴蘭台から西鈴蘭台へ高校の仮移転があった影響である。(神戸電鉄)
- ・ ご利用ガイドや資料4-3に、平成23年度の事業効果として約18万人との記載があるが、これは純増の効果と見てよいのか。収入は対前年でマイナスになっているが、収支には寄与しているのか。
⇒ 18万人は実施した施策に関する効果であり、すべてが純増ということではない。収入は対前年でマイナスであるが、これらの施策を実施していなければ、さらにマイナスが大きくなっていくことになる。(事務局)
⇒ 活性化には、利用者の増加と収支の改善の2つの面での目標がある。利用者の増加は、利用機会のポテンシャルを上げることになるほか、多くの人に必要とされているものとして行政支援の根拠にもなると思われる。一方で、企業経営上は、収支採算が取れるということが存続のために必要となり、第1次計画では、まず3年間で利用者を増やそうということだったが、次期計画では収支面も考えていく必要がある。いずれにしても、利用者が増えないと

サービスを落としていかなばならなくなるため、利用者を増やす努力は必要である。(座長)

- ・ 利用促進に関する国の補助金が、第1次の計画途中で打切りになったことには、ご批判もあったが、平成25年度予算の概算要求において、地域公共交通確保維持改善事業については対前年増の要求をしており、その中で、地域ぐるみの利用促進事業に対する支援のため、一部制度の拡充も併せて要求している。そのような制度が実現するかどうかは今後の財政当局等との調整によるが、地域ぐるみの活動がポイントとなるため、そのような施策を意識しておくのが望ましいのではないか。(近畿運輸局)

○ 座長より以下のコメントがあった。

- ・ 第1次の計画は、3年間の比較的短期に成果を出していくために、イベントやPRなどソフト面での取り組みが多かったが、次期計画については長期的な面でも、基本理念に記されている「駅を中心としたまちづくり」を進めていく必要がある。用途地域の見直しなど、いきなりの対応は難しいかもしれないが、駅勢圏をつくっていくため駅周辺の土地利用を変えていくことは、高齢化社会での移動手段を確保するという意味でも、今後の都市戦略として重要である。その意味で、次期連携計画にも方針7として「駅中心のまちづくり」を入れておくべきではないか。
- ・ 方針1「他の交通機関に対する競争力の向上」については、マイカーやバスを想定していると思うが、時間・運賃・駅までのアクセスといった要素がポイントになるので、具体化は難しいかもしれないが、皆で対応を考えていかなばならない。
- ・ 計画目標は年間700万人台で、現状からみると年間20万人もの規模での底上げが必要となるかなり厳しい目標であるが、定期利用者で考えれば1人が250日/年×2(往復)の利用とすれば、年間では500人の輸送人員となる。この計算でいくと、年間20万人の底上げには400人の新規通勤利用者を増やせばよいことになり、この400人を現実はどう増やしていくか、具体的な戦略を見える形で考え、実行していくことが必要である。
- ・ 車から電車への利用転換は新規の利用者増(純増)であり、収支への寄与も大きい。格安きっぷでは収支には寄与しない面もあるため、できるだけこのような新しい利用者を作っていくことが重要であり、サポーターズくらぶもその一つである。
- ・ 2010年のパーソントリップ調査の分析では、若年層の車離れの傾向が表れている。そのような中で地域の雇用の場を作り出していくためにも、エコ通勤支援などの施策は、今後の行政の投資戦略としても意味があるのではないか。

○ 各市より駅中心のまちづくりへの取り組み状況について、以下の報告があった。

- ・ 三木市では、7月に緑が丘駅前(約2.1ha)にて、第1種低層住居専用地域から

第1種中高層住居専用地域に用途地域の変更を行い、建ぺい率や容積率の緩和を図った。ケア付き高齢者向けマンションもしくは若年層世帯向けマンションとして50戸規模の集合住宅開発の誘致等を考えており、若年世代の定期需要層の駅前開発地域への呼び込みや、高齢者の駅前移転後の在来住宅地への呼び込みを図っていきたいと考えている。

- ・ 小野市では、大きな規模ではないが、従来より特別指定区域制度を設けて、市街化調整地域でも住宅建設ができる区域を設定している。また、市内に平成26年度完成予定のホテル誘致（152室）に成功し、これも見越して小野アルプスや温泉施設ゆびか等の観光資源を活用したハイキング客誘致など、コミュニティバスとも組み合わせた域外からの観光誘致戦略に注力している。また、利用促進では、地域委員を中心としたサポーターズクラブ入会促進活動や、市の展示施設である好古館で栗生線誕生60周年企画展を実施するなどの取り組みを行っている。
- ・ 神戸市では、栗生線沿線において、まちづくり、団地づくりを進め、都心部から郊外移転による居住者の増加に努めてきたが、近年は少子高齢化の進展に伴い、次世代層の転出による減少が続いている。そのような状況を受けて、市の3セク機関である「住まいるネット」を通じた住み替え物件の仲介・斡旋等により、新しいファミリー層の呼び込みに努めている。また、沿線に神戸複合産業団地（270ha）の整備を行い、現在約100社、3,000人規模となっているが、昨年度はさらに10社を誘致するなど、域外からの通勤者を増やすための取り組みを続けている。

（3）その他

- ・ 次回の協議会は1月中旬に開催し、パブリック・コメントにかける次期連携計画（案）について審議する予定であることを確認した。

閉 会

以上

第14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 技術担当部長	
北井 信一郎	三木市 副市長	
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	
武川 潔	押部谷町連合自治協議会会長	
中野 美都子	押部谷町連合自治協議会副会長	
蓬莱 道龍	元 三木地区区長協議会会長	
安福 恵子	前 三木市区長協議会連合会会長	
田中 歳彦	元 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
加納 陽之助	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	
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	
小玉 浩嗣	兵庫県 神戸県民局 交流連携参事	
神崎 敏道	兵庫県 北播磨県民局 まちむら交流参事	
竹本 真也	神戸市西区 まちづくり推進部 まちづくり課長	