

## 第19回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

日時：平成26年2月14日(金) 14:30～16:45  
場所：兵庫公会堂大集会室 出席者：別紙のとおり

### 開 会

#### (1) 第18回協議会議事録の確認

- ・第18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 神戸電鉄全線・粟生線の状況について

- ・神戸電鉄より、資料2-1 報告。
- ・25年度4～1月における粟生線の輸送人員(対前年比)は、定期外 $\Delta$ 0.1%、定期 $\Delta$ 1.7%(通勤 $\Delta$ 1.2%、通学 $\Delta$ 2.2%)、合計 $\Delta$ 1.2%であった。8月以降、耐震補強工事に伴う高校の一時移転(神戸甲北高校、北鈴蘭台→西鈴蘭台)の影響や、定期外において対前年比プラスとなる月が増加していること等もあって、前回協議会時点より、改善している。
- ・なお、仮に4-1月の対前年増減率で推移した場合、粟生線の平成25年度の年間輸送人員は659万人と、計画の700万人に対して $\Delta$ 41万人となる計算であるが、4月に消費増税を控えていることもあり、3月末には定期券や回数券等の先買いが予想されることから、最終的な年間輸送人員は昨年並みになるのではと見ている。

##### 《神戸電鉄粟生線の月別輸送人員の推移について》

- ・神戸電鉄より、資料2-2 報告。
- ・通勤定期の輸送人員は毎年コンスタントに減少しており、粟生線の輸送人員減少の大きな要因になっている。
- ・定期外の輸送人員も基本的には減少傾向となっているが、減少幅は通勤定期に比べて少なく、月によっては対前年同月を上回る月もある。
- ・通学定期の輸送人員も基本的には減少傾向となっているが、特殊要因(高校の耐震補強工事に伴う増減)を除けば、過去3か年は、ほぼ横ばい(若干の減少傾向)に推移しているといえる。

○座長より、次の意見(感想)があった。

- ・月別輸送人員の推移をみると、定期外が健闘していること、減少傾向が続くとはいえ定期の減少幅が小さくなっていること等がわかる。これには、利用促進の取

り組み効果に加え、いろいろな要因があると思われるが、こういったプラスの兆しをとらまえ、更に良い方向へもっていけるよう施策を打っていくことが重要である。(座長)

## ②平成 25 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-3 報告。
- ・「粟生線乗ろうDAY!プログラム」に基づき、以下のイベントが開催された。
  - 10月20日：神戸港と船の歴史探検《協議会主催》
  - 11月2～3日：三木金物まつりで謎解きまちめぐり《協議会主催》
  - 11月3日：おやじJAZZトレイン《兵庫県神戸県民局主催》
  - 12月15日：ハッピートレイン&らんらんバスで行く！  
おの恋ハッピークリスマス《協議会主催》
  - 12月15日：しんちゃん&てつくんからの贈り物《協議会主催》
- ・「粟生線サポーターズくらぶ」(第2期)の入会者数は、第1期3,010人に対して2,554人とどまっている(1月31日現在)。
- ・「粟生線サポーターズくらぶ」の会員による主体的な活動を活性化させるため、“会員”や“くらぶの集い”のあり方を取りまとめた。その中で、“会員”の主な活動は、「粟生線に乗ってお出かけをすること」「粟生線の魅力を他の人に伝えること」「他の人を誘って粟生線でお出かけをすること」「協議会活動の支援(サポーターになって頂くための呼びかけ等)をすること」等とすること、“くらぶの集い”は年3回の開催を基本とし、会員相互の交流や情報交換の場としていくこと等を明確化した。
- ・「粟生線通勤カムバック補助金」は、300人の募集に対して34人とどまっている(2月10日現在)。
- ・この結果や各種アンケートの結果等より、通勤手段の選択においては、「価格」よりも「利便性」を重視される方が多く、本補助金の効果を高めるためには「利便性を高める施策」を併せて実施することが必要と考え、次年度も本補助金制度を継続した上で、駅へのアクセシビリティ向上を図るべく、住宅地から駅への無料シャトルバスの運行を検討していく。
- ・「神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金」は活用事例が3件と少なく、地域の主体的な取り組みの輪が広がるよう、引き続きPRに努める。

○その他、モビリティ・マネジメントの状況、企画きつぷ等の販売状況、駅前パーク&ライド駐車場の利用状況、今後の予定等について、資料を基に報告がなされた後、以下の質疑があった。

- ・ イベントをはじめ、さまざまな取り組みがされているが、粟生線の現況については、まだまだ理解されていないように思う。厳しい現況をもっとPRしていくべきではないのか。(委員)

⇒ 一般的に、存廃が議論される路線は、年間輸送人員が200万人に満たないような過疎路線が多い。それらと比べると、粟生線は667万人も乗っているながら存廃が議論されており、厳しさが実感として伝わりにくい。しかし近年は、粟生線のように、それなりに利用もされている都市近郊鉄道が、急激な利用減少によって巨額の赤字を抱え立ち行かなくなるケースも増えている。粟生線はそのトップランナーとも言える。ただ、沿線外の人を呼び込むことに活路を見出さざるを得ない過疎路線と違い、粟生線沿線には多くの人々が居住していることから、(沿線外の人を呼び込む努力に加えて、)沿線の人に現況をわかりやすく、繰り返し伝えるとともに、乗りやすい環境を整えていくことが重要である。(座長)

### ③ “粟生線ブログ駅長”の募集について

事務局より、資料-4について報告がなされ、以下の質疑があった。

- ・ 何名程度の募集を考えているのか。また、人それぞれに感性も異なる中で、運営も難しいように思うが、どのようなイメージを持っているのか。(オブザーバー)

⇒ 10名程度の募集を考えている。ただ、ブログは個人の責任と負担において執筆して頂くとはいえ、協議会の目指している方向性と合っていないような人にはご辞退いただくことになる。また、阪急電鉄など既に同様の取り組みを行っている社の事例なども参考に進めていきたい。(事務局)

- ・ 是非、粟生線沿線にお住まいの方に駅長となって頂き、沿線の方へご利用を呼びかけて頂きたい。(座長)

### ④ 粟生線活性化グランプリ“粟生線・未来へと続くレールコンテスト”の開催について

事務局より、資料-5について報告がなされ、以下の質疑があった。

- ・ 前回の協議会でも申し上げたが、毎日利用している学生から、神鉄の不思議や魅力を発信して頂き、利用につなげてほしい。(委員)

⇒ 委員からのご提案については、ご要望に沿ったものになるかは不透明であるものの、ラリーイベントを開催する方向で検討しているので、楽しみにしてほしい。(事務局)

- ・ 乗車運賃等学生には負担も大きいように思われるが、補助制度などは考えないのか。(オブザーバー)

⇒ 要件に合うものであれば、「神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金」が利用できる。

しかし、運賃に対する補助は、本補助制度の対象外であるとともに、本グランプリがモビリティマネジメントの一環で行われること等の趣旨からみてもふさわしくなく、補助ありきでは考えていない。(事務局)

- ・自分でお金を支払うからこそ学べる点も多い。是非、若い人にも粟生線の問題に関心を持って頂くとともに、利用者の視点でたくさんの提案をして頂きたい。(座長)

## ⑤ 交通政策基本法、地域公共交通活性化再生法の制定について

国土交通省近畿運輸局より、資料-6 について説明。以下の質疑があった。

- ・行政上さまざまな諸課題がある中で、交通の問題については、ともすれば事業者まかせになっていたが、それら諸課題に対処していくためには、生活の基盤となっている交通の問題もまちづくり等と一緒に総合行政を司る地方自治体が考えていく必要があることから、交通政策基本法が制定され、地域公共交通活性化法が改正されることになった。沿線の皆さんにも、次の2つの観点から、お住まいのまちのことを自らの問題として考えて頂きたい。1つは、「公共交通を中心に人が集まるようなまちづくり」の観点である。粟生線は、駅前広場が整備されていない駅が多くバスやマイカーなどでアクセスしにくいほか、駅前に買い物をする場所や病院なども少なく、賑わいが無い。大規模なニュータウンがオールドタウン化し、公共交通の果たすべき役割がますます大きくなっていくにもかかわらず、公共交通のそばに生活に根差した施設がなく、せつかくの公共交通が十分に活用されていない。そしてもう1つは、今述べたような施設を整備するといった大がかりなものではなく、「地域の移動をみんなで支え合う仕組みを作るといった小さなまちづくり」の観点である。車への依存度が非常に高い地域でも、自分では移動ができない人が約3割いると言われている。こういった人の移動を支える仕組みの構築は、住みよいまちを作っていく上で、非常に重要なことである。いずれにしても、これからは単に交通の問題にとどまらず、環境や健康、買い物や通勤・通学など様々な観点から、移動を支える仕組みを行政や住民が考え、まちづくりに活かしていくことが求められている。(座長)
  - ・地域公共交通活性化再生法の改正に伴う国の補助メニューについての考え方を教えてほしい(バスのような運行補助等は考えていないのか)。(委員)
- ⇒補助メニューについては、今後検討していくこととなるが、地域公共交通再編実施計画を地方公共団体が策定し、認定を得た場合には、これを支援する仕組みが必要と考えているほか、環境省とも連携した補助メニューも検討している。また、公共交通関連の法案に加え、まちづくりと一体となって公共交通網の維持・拡充を行う場合などには、社会資本総合交付金の活用をしやすくするよう都市再生特別措置法関連の法案改正等も行っている。(国土交通省近畿運輸局)

### (3) 議 事

事務局より、平成 26 年度の事業計画案（資料-7）について報告。平成 26 年度から新たに取り組む主な施策は以下のとおり。

- ・小児運賃無料化やエコファミリー制度の導入に向けた勉強会の実施
- ・既設一般路線の再編を含めた、駅へのアクセスバスの利便性向上の検討、調整
- ・新たな通勤定期補助の検討
- ・栗生線ブログ駅長による協議会ホームページ上での情報発信
- ・栗生線活性化グランプリの開催
- ・栗生線活性化ボランティアの登録とその活用 等

○座長より以下の意見（感想）があった。

- ・非常に精力的なメニューであり、皆さんからの意見も聞きながら、できるものから順に実行して行って欲しい。また、これらを進める一方で、皆さんに栗生線に対する親近感をもって頂くことにも注力して欲しい。例えば、活性化グランプリに参加することやボランティアで駅の清掃をすることもその 1 例であるが、そういった活動に参加すれば、マイレール意識が芽生え、うまくすれば、それが乗車意識に変わるといった好循環も期待できる。そういった地道な活動も含めて、地域の人に鉄道の必要性を理解して頂くことが重要である。（座長）

### (4) 意見交換

その他、報告事項や議事に関連して以下の意見があった。

- ・電車でも出かけてもらうためには、仕掛けが必要である。駅の空きスペースを活用して、飲食や買い物ができるようにしてはどうか。（委員）
- ・駅の賑わいを創出するべく、協議会やサポーターズクラブで、小野駅ビルの空きスペースの活用を検討して欲しい。商店街と連携したイベントも可能だと考えられる。（委員）
- ・かつて、緑が丘の駅前で神鉄が朝市をしていたが、何故なくなったのか。駅前に賑わいがあれば利用も増えるのではないのか。（委員）
- ・イベントが多く開催されることは良いことだが、各実施主体とも調整し、できる限り開催日の重複は避けた方が良いのではないのか。（委員）
- ・駅の美化や地域の賑わい創出などの取り組みに対し、神戸電鉄はあまり積極的に関わろうとしていないように思われる。もっと、地域に密着した活動をすべきではないか。（委員）

閉 会

以 上

## 第19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	欠席
岩崎 一喜	小野市 総合政策部長	
三津澤 修	神戸電鉄株式会社 専務取締役 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	欠席
蓬莱 道龍	元 三木地区区長協議会会長	欠席
赤松 敬一	三木市区長協議会連合会会長	
藤本 さよ子	NPO 法人ひょうごグリーンスタッフ 理事長	
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	
大崎 眞一	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長	
松本 元生	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	代理出席
河野 豊	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	