

第26回神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

〔 日 時：平成28年1月25日（月）14：10～16：00
場 所：三木市役所 5階 大会議室

1 開 会**(1) 会長挨拶**

- ・「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」の改正が施行されたことにより、協議会は現在、任意協議会となっている。今回の協議会では、粟生線沿線地域の「地域公共交通網形成計画」を策定するため、現協議会の法定協議会への移行について提案したい。
- ・前回協議会において会長に就任するに当たり、存続を前提として相互乗り入れなども含めた所信表明をさせていただいた。このため、協議会とは別組織となるが、粟生線の在り方について沿線市などの首長クラスでの協議の場を立ち上げ、根幹的な議論を行っていきたいと考えている。
- ・法定協議会へ移行するメリットを活かし、年間650万人を超える利用者がある粟生線をどのように存続していくのかということに関係者と議論していきたいと考えている。
- ・例年であれば、10月ないし11月に協議会を開催していたが、法定協議会への移行に関しての関係者との協議や調整、などのため、年を越しての開催となったことをお詫びしたい。
- ・また、今回から沿線各市の商工会議所と高等学校の関係者に委員として参画いただいている。どうか忌憚のない意見をお聞かせいただきたい。

(2) 第23回神戸電鉄粟生線活性化協議会議事録の修正

- ・第23回協議会の議事録の修正を説明

(3) 第25回神戸電鉄粟生線活性化協議会議事録の確認

- ・第25回の議事概要について、修正があれば事務局へ連絡をいただくよう座長から説明

2 議 事**議事1号 協議会規約の変更について（資料-3に基づき説明）**

- ・協議会規約の変更については、この後、協議事項として協議していただく現協議会の法定協議会への移行を見据え、規約の変更を行うものである。
- ・現在の会長と座長という二元体制を一元化し、会議運営を会長が行うよ

- うに見直すもので、会長が会議の議長を務めることとし、座長を廃止する。
- ・そのため、協議会規約第8条第2項の規定において、「会議に座長を置き、会議の議長となる」とあるものを「会議の議長は、会長が務める」こととしている。
 - ・次の協議事項で法律の改正に対応した法定協議会に移行するという議論を行う予定であるが、それを意図したのものである。(座長)
 - ・そういう意味では規約の第1条の目的についても修正する必要があるが、この点については、次回の協議会において議事として上げることを考えている。(座長)

○本議事は承認され、以降の会議について議長である会長が進行を行うこととなった。

3 協議事項

改正後の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく法定協議会への移行について（資料－4に基づき説明）

- ・これまで本協議会での取組については、粟生線利用者数の減少幅の縮減など、一定の成果はあったものの、目標の年間輸送人員700万人台を確保できておらず、依然として粟生線の赤字が続いている状況にある。
- ・また、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正が平成26年11月に施行されたことにより、現在の協議会は任意協議会となっている。
- ・更に、現在の「神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画」の計画期間が平成28年度末をもって満了することから、平成29年度以降の粟生線及び沿線地域の活性化を図るための新たな計画を策定する必要性が生じている。
- ・これらの背景を踏まえ、年間650万人を超える利用者のある粟生線の沿線地域において、国、県、沿線自治体、公共交通事業者、住民、公共交通の利用者等の関係者が地域の持続可能な公共交通網の在り方について協議を行うことが必要であるため、国としての議論を喚起するためにも、現在の任意協議会のみではなく、法定協議会への移行が必要である。
- ・また、平成29年度以降において、改正法に基づく「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」を策定することも必要である。
- ・このため、協議会の下部組織として、協議会規約第10条第1項の規定

に基づき、「(仮) 形成計画素案検討部会」及び「(仮) 利用促進部会」を置くことを提案する。

- ・「形成計画素案検討部会」では形成計画の素案を検討・作成し、素案を協議会に報告し、意見を聴くものとする。部会長には学識経験者として、神戸大学の正司先生を予定している。
- ・「利用促進部会」では従来からの粟生線の利用促進に引き続き取り組むとともに、今後策定する形成計画に基づく利用促進策にも取り組む部会とする。
- ・限られた期間内に形成計画を策定するには、関係者の議論の中で素案をつくり上げていくため、機動性を持たせる必要がある。法定協議会への移行に伴い、委員数も多くなり、協議会自体も大きくなることから、実務的な部分についてより綿密に協議を行っていけるよう、部会を置くこととする。
- ・「形成計画素案検討部会」の事務局は三木市が、「利用促進部会」の事務局は神戸電鉄がそれぞれ務める方向で、今後調整していく。
- ・また、協議会とは別組織となるが、沿線各市が、粟生線沿線地域にとって望ましい公共交通網の在り方について基本的な方向性を調整する場として、沿線自治体の首長クラス、神鉄をメンバーとする「(仮) 戦略会議」を設置する予定である。
- ・粟生線を将来にわたり存続していくため、乗車時間の短縮や利便性の向上など、まずは鉄道輸送の根幹的なところから議論し、その上で必要があれば平成28年度末をもって終了する現在の粟生線支援フレームを見直していく方向で検討していく。「戦略会議」での協議結果は、形成計画に反映していくこととなる。
- ・次回の協議会では、法定協議会への移行に必要な協議会規約の変更について、2点を議事事項として上げる予定である。
- ・1点目は、協議会の設置目的に、地域公共交通網形成計画の策定を追加する点。
- ・2点目は、改正法の求めにより、バス事業者、道路管理者及び公安委員会を委員として追加する点。
- ・法定協議会への移行については、今回の協議会において提案させていただき、賛同いただければ、次回4月に開催予定の協議会において、改正法の定める要件を満たす法定協議会に移行したいと考えている。
- ・協議会の部会の設置については、先に説明した2つの部会を来年度早期に立ち上げる。
- ・「戦略会議」については、来月2月には早急に立ち上げ、6月までに議論を進める。その議論の結果を受け、現在の粟生線支援フレームを変更す

る必要があれば、12月末を目途に次期支援フレームについての結論を出すという流れを想定している。

- ・ 前回の協議会で、法定協議会の中には「戦略会議」というものはなじまないのではないかという考えを述べた。したがって、栗生線の時間短縮、利便性の向上、相互乗り入れといった根幹的な議論は協議会とは切り離し、首長による会議を2月には立ち上げ、形成計画とのリンクを考えながら進めていきたい。(会長)
- ・ 形成計画の策定、利用促進といった内容を大人数で協議していくと機動性が得られないので、部会という形で進めたい。部会で議論した内容を協議会に報告し、皆様のご意見をお伺いした上で、沿線市において意思決定をしていく方向で考えている。(会長)

○以下の質疑応答がなされた。

- ・ これまでは鉄道を中心として協議会を進めてきたところであるが、法改正の趣旨は地域全体の総合的な交通を考えるということであり、バス事業者も含めて議論していくことが一つのポイントである。(オブザーバー)
⇒バス事業者の参画は法律で求められているものでもあるため、バス事業者へ呼び掛けを行い、次回には議事にかけてさせていただく。(会長)
- ・ 形成計画の策定に当たっては、市町村が中心となって、広域であるため県にも入っていただき、議論していく必要がある。協議会は形成計画を策定する場ではなく、あくまで協議を行う場であり、最終的に形成計画を策定するのは地方公共団体であることを今一度確認いただきたい。(オブザーバー)
⇒神戸市、三木市、小野市の3市が策定主体であるということは、各市、認識を持っているところである。(会長)
- ・ 協議会の中と「利用促進部会」の中に2つの「利用促進」という言葉があるが、利用促進については「利用促進部会」の中で神戸電鉄が進めていくということでもいいのか。(オブザーバー)
⇒活性化協議会の中に部会を設置するものであり、活性化協議会でも利用促進については協議をし、ブレイクダウンした膝を交えた議論をしていく場として部会の設置を考えている。部会である以上、本組織と重なる部分が生じることはやむを得ないと考えているが、これについては実効性のある議論を進めていきたい。(会長)
- ・ 法律が改正されたことでもあり、将来の栗生線を中心とした地域の交通ネットワークと地域の将来像を考えていくことがこれまで以上に重要になる。これまでの連携計画では栗生線に特化したものになりがちであっ

たが、法定協議会の枠組みになればより広い議論ができるので法定協議会に移行することは賛成である。(学識委員)

- ・資料－４の背景の部分については、現規約には「連携計画の策定の協議、実施に係る連絡調整」ということになっているので、そのあたりも触れて記述するとよいと感じた。(学識委員)

⇒表現等については、変更すべきところは変更したいと考えている。今までは任意協議会として、粟生線の利活用をどうしていくのか、ということを中心に実施してきた。これは何ら変わるものではないが、法定協議会へ移行していく中で形成計画を策定していくということは、粟生線のみならず沿線エリア全体において、交通というものを起爆剤としてどう活性化していくのか、その将来像を描くということである。(会長)

- ・これまでは粟生線に特化して議論してきたが、今後、総合的な交通、まちづくりといったことが議論の中身になるということを見ると、「神戸電鉄粟生線」という名称は変更する予定なのか。(委員)

⇒形成計画の策定という点からすると神戸電鉄粟生線だけを全面に出したのではないというのが法の趣旨であると思っている。しかしながら、神戸電鉄粟生線の存続にかける熱い想いを具現化する場として設置されている協議会であり、個人的な考えとしては、法定協議会になったからといって名称を変えるのではなく、この名称は残していきたいと考えている。名称については国土交通省なども協議していきたいが、名称にはこだわりがある。(会長)

- ・法定協議会に移行することは大変結構であり、広域的な交通網、地域づくりを考える上では必要なことであると思うが、やはり沿線地域は神戸電鉄があってはじめて生きてくるものであり、神戸電鉄がどうなるかわからないのにこの地域の未来の何を語るのかと思う。沿線住民としては、神戸電鉄について腹を割って話す機会がほしいと強く思う。(委員)

⇒大勢の場であるから本音が言えないなど、さまざまな事情はあるかと思うし、私としても三木市長と協議会会長という２つの立場を持っている。今までしてこなかったというわけではないが、腹を割った話し合いが必要であると思うし、それが我々の使命であると考えている。そのためにも協議会と並行し、「戦略会議」においてそういった議論をしていかなければならない。(会長)

- ・先日、三木市と小野市は神戸電鉄から要望書を受け取っており、その中で、利用促進といったことに加え、三木市域、小野市域における公有民営化といった提案も受けている。上下分離や分社化といったことも踏まえ、根幹的な話を「戦略会議」の中で議論し、本協議会の場でも報告していきたいと考えている。(会長)

- ・形成計画の内容や「形成計画素案検討部会」は行政が運営するといったことなど、よく分からない点が多かったので、もう一度説明をお願いしたい。(委員)

⇒形成計画は粟生線を含めた沿線地域の公共交通全体を見直すまちづくりの計画の一つであると考えている。今までの協議会よりも構成委員が増えるので、その中に部会を設けたい。一つは形成計画策定の部会であり、各市の課長級の職員、あるいは可能であれば沿線住民の方にも入っていただくというように、より機動性を持たせた形で進めたいと考えている。一方、「利用促進部会」については、従来から実施している利用促進に向けた各種の取組を継続していく場として提案させていただいている。(事務局)
- ・「利用促進部会」は神戸電鉄が中心となってやりなさいということか。(委員)

⇒決してそういうことではなく、利用促進については今まで同じように沿線3市、兵庫県、神戸電鉄、そして住民の方にも入っていただき、イベントの内容など、より細かい部分について、部会で決めていくといった形を考えている。(事務局)

⇒もともと本協議会は利用促進のための協議会であるので、あえてその下に部会を置く必要性を説明いただきたい。(会長)

⇒協議会については年に3～4回しか開催していないが、利用促進の取組を行うのにスケジュールや準備といった細かい話をしていく担当者の会議的なものを部会と考えている。(事務局)
- ・地域は本当に神戸電鉄のことを想って協議会に出席している。「利用促進部会」が実働部隊となれば、活性化協議会はそれを聴くだけの場になってしまうのではないか。結論だけを活性化協議会へ持ってくるのであれば、住民が参画して活性化協議会として皆でやっているということを説明できない。住民委員はどの部会に参加していけばよいのかが疑問である。(委員)

⇒協議会の立ち上げ時から参画いただいている住民委員からすれば、当然の御意見であると思う。仮に2つの部会制になるとすれば、どのように分割していくか、考えはあるのか。(会長)

⇒そのあたりについては、次回の協議会までに調整をしていく必要がある。現在考えているのは、「形成計画素案検討部会」については、形成計画はあくまで自治体が策定するものであり、自治体職員が中心に部会を構成し、素案を作成していきたいと考えている。「利用促進部会」については、住民と一緒にやっていく必要があるので、内容に応じて高校、商工会議所、観光協会などの関係のある方に来ていただ

- くなど、弾力的なものとしていきたいと考えている。(事務局)
- ・形成計画は自治体を中心となって策定することから自治体を中心となるというのは分かる。「利用促進部会」についてはメンバーを固定するのではなく、場合によって参加するメンバーを変えろということか。(会長)
⇒そういうことである。(事務局)
 - ・さきほどの事務局からの説明で、私が利用促進の部会について言及したような話があったが、両方の部会について述べているのであって、「利用促進部会」だけを言っているわけではないので、色付けをしないようにしていただきたい。(委員)
 - ・形成計画について自治体職員が中心となって策定するという説明があった。暴言を吐くつもりはないが、そうすると自治体職員のセンスやレベルで論が決まってしまうことに怖さを感じる。そこについて三木市の場合は大丈夫か。(委員)
⇒部会で策定した素案について、協議会で報告し、意見を聞いた上でフィードバックする形であり、自治体職員だけでやっていくというわけではない。(事務局)
 - ・神戸電鉄というのは日本の国家安全保障上、絶対に必要であるというのが私の持論である。今までの議事録にこういった内容は出てきていないが、このことを念頭において議論をしなければならない。そのためには、粟生線の両端の先、つまり神戸市西区以東、小野市以西も含めて鉄道ネットワーク全体で考える必要がある。また、北播磨のこれからの鉄道網を考える上で一番の財産は直流1,500Vであり、これを有効に生かす必要があると考えている。
(委員)
⇒議論は分かるが、協議事項とのつながりが分からない。(会長)
⇒最初の想いと全然違うので、帰って復習をする。(委員)
⇒このような熱い意見が出るのはありがたい。(会長)
 - ・利活用方策検討委員会と協議会、2つの部会との関係性はどのようなものか。(委員)
⇒利活用方策検討委員会については兵庫県が事務局となり、協議会の下部組織として立ち上がった委員会であり、今年度中で終了する予定である。ただし、委員会で提案のあった粟生線の利活用方策については、協議会事業として又は各市の施策として実施していくこともあるため、提案のあった事業については「利用促進部」会で検討していくことになると考えている。(事務局)
 - ・兵庫県においてかなり詳細な分析をしていただいているため、それを「利用促進部会」で継承していくというのが事務局の提案であるが、協議会

全体で考えていくということも十分考えられる。本日は結論を出すことはできないが、部会、特に「利用促進部会」の位置付けということについて、御意見の内容も踏まえ関係者と協議をする中で次回の決議事項とさせていただきたい。また、特に議決事項については、できるだけ事前に資料を配布し協議会に臨んでいただけるようにしたい。(会長)

4 報告事項

(1) 神戸電鉄粟生線利活用方策検討委員会からの報告について

(資料－５に基づき報告)

- ・これまで、協議会で利用促進の事業を行ってきたが、それがどの程度の効果があったのかということ客観的に評価するため、また、ICカード等の使用による利用者数、改札通過時刻、発着駅などの情報であるビッグデータと呼ばれるデータを活用し今の粟生線の利用実態を正確に把握するため、検討委員会を部会として立ち上げて検討してきた。
- ・検討委員会では県、沿線3市、国、神戸電鉄、北条鉄道の副社長、そして学識経験者として兵庫県立大学の兒山先生といったメンバーで検討を進めてきた。
- ・ビッグデータを使い、平成25年度の粟生線の実利用者数を集計すると862万人という分析結果となった。これは乗車又は降車を粟生線の各駅で行った人が862万人であったということである。ただし、この中には株主優待や業務利用などの無償乗車が49万人含まれている。
- ・一方、従来データによると粟生線の利用者数は672万人であるが、この差はビッグデータと従来データにおいて利用者数の数え方が異なるためである。
- ・ビッグデータは改札を通過する時に利用者をカウントしており、利用者数、改札通過時刻利用日時や発着駅利用区間が正確に把握できる。
- ・なお、今回は他社から特別にデータの提供を受けて分析を行ったが、平成25年度以外のデータの入手が不可能であるため、このような分析を継続的に行うことは困難である。
- ・一方、従来データは収入が発生したときに利用者をカウントする、つまり、普通券では購入駅で1人計上するため、例えば、湊川駅で普通券を購入し三木駅まで乗った場合は、湊川駅が有馬線であるため有馬線にカウントされるということになる。定期券では券面に記載の2駅でそれぞれ30日/月がカウントされる。
- ・従来データでは一定のルールに基づいて路線ごとに利用人数を配分したり、定期利用者は30日/月利用と仮定したりしているため、正確な利用者数は把握できないという面がある。一方、過去から継続してこの方

法でデータを蓄積しているため、これまでの経年変化を把握するためにはこの従来データを使用することが適切である。

- このように、数え方に違いがあるため、一概にこれらの数を比較することはできない。
- 利用者数の減少の主な原因としては、次の3点を挙げている。
- 1点目は粟生線沿線の通学生の減少であり、パーソントリップ調査のデータでは平成2年度の通学移動量が4万6千トリップであるのに対し、平成22年度では2万4千トリップと、20年間で通学移動量が48%減っていることが分かる。
- 2点目は粟生線沿線の自動車交通の増加であり、パーソントリップ調査から平成2年度の自動車通勤の割合が47%であるのに対し、平成22年度では61%と増加しており、反対に鉄道での通勤は33%（平成2年度）から24%（平成22年度）に減少している。
- 3点目は粟生線利用者の地下鉄への利用転換であり、鉄道通勤の中で粟生線利用者の割合は66%（平成2年度）から44%（平成22年度）に減少しているのに対し、地下鉄利用者の割合は3%（平成2年度）から10%（平成22年度）に増加している。
- これらに対し、具体的な利活用方策として次の7点を提案した。
- 1点目は優等列車の見直しである。過去に、利用者にアンケートを実施しており、それによると所要時間の短縮を望む声が2番目に多く、これまでも優等列車の見直しを行ってきたが、今回、新たに提案している。上り列車については利用の少ない4駅を不停車にして新開地まで約4分を短縮する。また、下り列車については、需要が増えている木津駅の複合産業団地への通勤利用者に対し、木津駅までの3駅を不停車にすることで、約3分短縮する。
- これに対し委員からは、行き違いができる駅が限られることから下りの優等列車を増やせば上り列車の利便性が低下するという意見や、4分程度の短縮であれば、各駅の乗客を乗せていく方がよいのではないかという意見があった一方、試行的にやってみるのも一案ではという意見があった。活性化協議会の住民委員（以下「住民委員」という。）からは、時間短縮よりも安全運転を優先してほしいという意見があった。
- 2点目はフィーダーバスの充実である。平成7年から平成22年にかけて特に人口が増加しているエリアとして小野駅周辺、志染駅周辺がある。また、木津駅では複合産業団地に企業が張り付いて人が増えている。したがって、こういったエリアから駅にアクセスするフィーダーバスを充実させてはどうか、という提案をしている。
- これに対し委員からは、財源を踏まえて本当に実現できるかが課題とい

う意見や、市でコミュニティバスを走らせているがこれは病院や買い物に行く人が対象であるので通勤時間帯での運行は難しいのではないかという意見があった。また、神戸複合産業団地については企業の進出が好調であり、バスの需要が見込めるので方策の一つではないかという意見もあった。

- 3点目はパーク&ライド駐車場の整備である。西神中央駅のパーク&ライド駐車場は1,280台の容量があり、価格は6,300円/月である。一方、粟生線の各駅のパーク&ライド駐車場は、例えば一番近い押部谷駅では19台の容量、価格は7,236円/月といった状況で、駐車台数でも料金でも競争力がない状況であるため、見直しが必要ではないかと提案している。
- これに対し、委員からは、増収が見込めるのならば考えられるという意見や、料金の見直しについては、周辺の民間駐車場への影響を考慮すべきという意見があった。
- 4点目は駅施設の整備である。粟生線の利用者満足度を向上するには、男女共用トイレの改修などが必要ではないかということから提案している。
- これに対し、委員からは、利用者数から投資の優先順位を決めており有馬線、三田線が優先となるという意見や、北条鉄道においてトイレの整備などに取り組んでいるが、トイレの整備だけで利用者は増えるものではなく、住民と一体となってトイレを整備し愛着を持ってもらうことが重要であるという意見があった。
- また、住民委員からは、駅施設のバリアフリー化も重要であり、駅の階段をスロープ化するなどの高齢者などへの配慮も必要という意見や、ペンキを塗り替えるなど古くても綺麗に使うなどの工夫が必要という意見があった。
- 5点目は、休日利用を促進するためのエコファミリー制度といった小児運賃割引制度の提案である。
- 6点目は大規模イベントとの連携である。平成25年にサントリーレディースオープン、ノブタグループマスターズゴルフレディースといったゴルフの大会があったが、ビッグデータの分析により、サントリーレディースオープン当日の木津駅の利用者が最大で普段の10倍程度であった。これは会場の駐車場の制約のため、大会側が公共交通の利用を呼び掛け、木津駅からバスを出したためである。このため、大規模イベントの主催者に呼びかけ、公共交通の利用促進を促すことも重要である。
- 7点目は都市計画と公共交通の一体化ということで、駅を核としたまちづくりについて取り組む必要がある。中長期的な話になるが、粟生線の

駅前に店舗を増やす、公共施設を持って来るなど、公共交通の利用を喚起するまちづくりをする必要があるとして提案している。

- これに対し、委員からは、駅を核としたまちづくりは重要、官民施設の立地、地域の魅力向上、地域観光資源の活用などと連携した取組が必要という意見があった。
- 住民委員からは、粟生線の駅は夜が暗く危険を感じるため安心して利用できる環境づくりが必要という意見や、目的地として新開地駅前のにぎわいづくりが必要という意見があった。
- 今後は、これらの意見を踏まえ、今回の提案の実現可能性や実施する場合のスケジュール、活性化協議会で実施していく内容等を検討し、それを来年度以降の活性化協議会の事業計画に反映させていきたいと考えている。

○以下の質疑応答がなされた。

- 乗車券の購入駅で利用者をカウントするという、従来データでの数え方は神戸電鉄独自の方法なのか、それとも日本全てがこの方法なのか。
(会長)
⇒国の一定のルールに基づいて報告しているデータである。(事務局)
⇒神戸電鉄だけでなく他の鉄道会社にも支線があるわけなので、その場合、神戸電鉄のカウント方法は全国共通という認識でよいのか。(会長)
⇒支線の分については、国の明確なルールはないが、神戸電鉄は従来からこの方法で報告してきている。(事務局)

(2) 神戸電鉄粟生線の状況について（資料－６に基づき報告）

- 平成27年度の第3四半期までの概況を報告すると、定期外の輸送人員は、粟生線が対前年比で△1.7%、全線が+2.4%となっている。定期の輸送人員は、粟生線が△1.9%、全線が+0.1%となっており、粟生線の全体では△1.8%、全線の全体では+0.9%となっている。
- 輸送人員は収入と結び付けて算出しているため、特に今年度については分かりにくいところがある。そのため、概況をつかんでいただくのに重要なポイントを説明する。
- 定期外の輸送人員に大きく影響を与えている要因として、高齢者を対象とした福祉パスがある。昨年度までは三木市が8日間フリーパスを交付しており、今年度の5月からは神戸市が神鉄シーパスワンという10日間フリーパスを交付している。
- 三木市の8日間フリーパスは、発売月である6月と9月にまとめて輸送人員を計上していたため、それがなくなったことにより、今年度の6月は

- 対前年比で△27%、9月が△13.1%となっている。
- 一方、今年から導入された神鉄シーパスワンは、依然、販売は好調であるが、5月から販売が開始されたため、5月の輸送人員は栗生線の対前年比で+20.5%、全線で+16.9%となっており、他の月よりも数値の動きが大きい。
 - これらの福祉パスは8日分や10日分の乗車券を先にかけているということなので、三木市の8日間フリーパスに関しては、6月、9月の後ろの月は、昨年パスを買っておられた方が普通きっぷ等をお買い求めになられ、栗生線においても、定期外の利用が対前年比でプラスに転じている。
 - 一方、鉄道全線で好調に推移していた定期外が、11月、12月に入って、対前年比での伸び率が落ち込んできた。これは、神鉄シーパスワンの販売が落ち出したことが理由であり、昨年普通きっぷ等を買っておられた70歳以上の方が神鉄シーパスワンに転移し、新たに神鉄シーパスワンを購入される方よりも、既に購入したシーパスワンで乗車される方が多くなっているからだとみている。
 - 鉄道各社では、好景気とインバウンドの影響により定期外が好調である。神戸電鉄においても有馬温泉駅においてインバウンドの影響がみられ、同駅の乗車数は、対前年比で+8%程度となっている。
 - 定期については、一昨年の消費増税の反動や収入・人員の計上ルールから生じた増減などにより、実態がわかりにくくなっているが、こういった影響がなくなってきた11月、12月では栗生線も全線も対前年比でマイナスとなっている。この要因は、生産年齢人口が減少していることに加え、車社会となっている沿線において、ガソリン価格が低く推移していることの影響が大きいと考えている。
 - 資料6-2の輸送人員のグラフでは、全線の定期外は好調であるとはいえ、一昨年には及んでいないことが分かる。
 - 栗生線の定期外も、基本的には昨年よりも増加傾向であるが、11月、12月は一昨年より減少している。さきほど説明した福祉パスの影響で持ち上げられているが、今後、注意していく必要がある。
 - 定期について、通勤は基本的には減少傾向で推移している。通学は、耐震補強工事に伴う高校の一時移転の影響等で、実態がわかりにくくなっているが、影響を除いたベースでは、通勤同様に減少傾向で推移している。

○以下の質疑応答がなされた。

- 栗生線において、輸送人員は12月までで対前年比△1.8%ということ

であるが、収支はどのようになっているのか。(委員)

⇒路線別の収支は年度を通じて計算するので現時点では出していないが、協議会で実施していた「神鉄高速シニアパス」という安い企画乗車券を今年度から廃止したので利用者の単価が増加している。そのため、輸送人員はマイナスであるが、収入はプラスとなっている。また、電気代の値下がりなどもあり、収支も改善方向にある。(事務局)

(3) 協議会の取組状況について（資料－7に基づき報告）

- ・協議会主催の「粟生線乗ろうDAY！」イベントとして、3件を実施した。特に、「神鉄トレインフェスティバル」では、「粟生線サポーターズくらぶ会員」から協力者を募り、ブースの補助や「電車の乗り方教室」で協力いただいた。
- ・地域主体の「粟生線乗ろうDAY！」イベントとして、「粟生線の未来を考える市民の会」に「星に願いを☆星空列車」「みんなでハロウィン列車」といった車両への装飾イベントを実施いただいた。装飾した列車を実際に走行させ、マイレール意識の醸成に寄与したと考えている。
- ・8月、11月の「みき元気マルシェ」「緑が丘日曜マルシェ」において粟生線利用者への特典を付けていただき、協議会ブースにおいて利用促進などの呼び掛けを行った。
- ・「神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金」は「ハロウィン列車」のほか、「Group 谷上会」主催の「神戸電鉄写真展」が補助金の対象事業として9月、10月に実施された。
- ・「粟生線通勤カムバック補助金」は問合せはあるものの、申込みがない状況であり、引き続き周知を行っていく。
- ・「粟生線サポーターズくらぶ」は第3期の期間を3月末までに延長しており、現在の会員数は2,124人、特別会員は384口となっている。
- ・「第8回粟生線サポーターズくらぶの集い」を9/13(日)に三木市中央公民館で実施した。意見交換に加え、会員からの役員、運営委員の選出について報告した。
- ・運営委員には4名の応募があり、ダイレクトメール、協議会ホームページで紹介している。2/28(日)に開催予定の「粟生線サポーターズくらぶの集い」での承認を経て、就任いただく予定としている。
- ・サポーターズくらぶ会員の活動では、三木市緑が丘の会員有志が神戸電鉄にベンチを寄贈し、11月に緑が丘駅前に設置された。粟生線問題、サポーターズくらぶの周知、PRなどが目的であり、ベンチの設置にかかる費用は会員有志が負担している。
- ・企画乗車券、割引制度の状況について、「神鉄おもてなしきっぷ」は沿線

外にも積極的に呼び掛けを行い、昨年を上回る販売実績であった。

- ・「駅前パーク&ライド駐車場」の利用状況は、前年度と比較して全体的に利用台数、パーク&ライドでの利用率ともに増加しており、堅調な利用となっている。

(4) 平成28年度地域公共交通確保維持改善事業費補助金（地域公共交通調査事業（計画策定事業））の事前要望調査への対応について（資料－8に基づき説明）

- ・来年度に国の支援を受けて形成計画を策定するための調査を実施するため、次回協議会での法定協議会への移行に関する議決を見据えて、協議会として約1,300万円の調査事業費を要望している。
- ・今後、要望に対する国からの回答が予定されており、4月の交付申請に向け、協議しながら進めていきたい。

(5) 粟生線ブログ駅長運営規約の改定について（資料－9に基づき報告）

- ・第2条の「運営方法」において、項目5の「記事の執筆は、1週間に3回以上を努力目標とする」とあるものを「1週間に1回以上」と条件を緩和する。これまで、規約上、週に3回以上の執筆をお願いしていたが、週に3回以上の執筆は厳しい条件であるため、週に1回以上に改める。
- ・第5条の「ブログ駅長の特典」において、「神戸電鉄1dayフリーパス」とあるものを「粟生線サポーターズくらぶフリーパス」に改めるが、これは現在ブログ駅長に交付している実態に合わせて改定するもので、内容に変わりはない。これは第11条についても同じである。
- ・第6条の「禁止事項」において、項目9の「協議会および神戸電鉄等に著しく損害を与える行為」とあるものを「協議会および神戸電鉄等に損害を与える、またはイメージを損なう行為」と、より具体的な文言に改める。

○報告事項(3)、(4)、(5)について、以下の質疑応答がなされた。

- ・ブログ駅長の規約の変更について、第6条の「禁止事項」の部分に「イメージを損なう行為」とあるが、非常に主観的であると感じる。具体的にどのようなことを想定しており、誰が「これは駄目である」といった判断をするのか。(委員)

⇒実質的な判断者となり得る神戸電鉄から説明を補足する。ブログ駅長については、基本的には、沿線の魅力をブログ駅長個人の感じたままに記載いただいている。しかし、そうした本来の役割を逸脱し、協議会や神戸電鉄の取組に対する個人的な意見や感想を記事にされるケー

スがある。そのような記事もある程度は黙認しているものの、ブログ
駅長が何気なく書いた内容が協議会や神戸電鉄の考えていることと異
なる場合には、記事を修正させていただいている。誓約書では御了解
頂いていることではあるが、規約には「著しく損害を与える行為」と
だけの記載であったため、表現を変更させていただいた。(事務局)

⇒行き過ぎた運用をしないようにお願いします。(委員)

- ・電車の中でブログ駅長の記事は見られるのか。電子機器を使用してもよ
いのか。(委員)

⇒混雑時の優先座席付近を避けていただければスマホ等のご利用は可能
であり、電波が届くところであれば見られる。(事務局)

- ・全線、W i - F i は入っているのか。(委員)

⇒投資順位の問題から、全線のW i - F i 化は実現できていない。(事務
局)

- ・国の補助事業については資料－８のとおりであるが、査定もあるのであ
くまで要望をいただいている状況であるということをし添えさせてい
ただく。(オブザーバー)

- ・法定協議会への移行については、次回の協議会において議決事項としたい
と思っているので、いただいた御意見を踏まえて素案づくりを進めて
いきたいと考えている。(会長)

- ・最後に、「みんなつ」という雑誌の冬号を配布しているが、神戸電鉄粟生
線の特集が掲載されている。その中で、宇都宮教授が「地域社会と鉄道
の役割」という内容で書かれているが、まさしく、協議会を法定協議会
に移行していく中で、地域と鉄道の役割がどうあるべきかということ
を改めて見直していきたいと思っている。その際に、事業者、住民、行政
といったさまざまな方が一体となった形で、神戸電鉄粟生線を次の世代
に残していく在り方を模索し、解決、最適化していくという大きな責務
がある。委員の皆様には大変な役割を担っていただいているが、将来に
向けての貴重な議論の場であるので、忌憚のない御意見を頂戴したい。
(会長)

閉 会

第25回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 出席者（敬称略）

○委員

氏名	役職	出欠
尾田 博明	兵庫県 県土整備部 県土企画局長	
岩橋 哲哉	神戸市 住宅都市局 計画部長	
藪本 吉秀	三木市長	
藤井 大	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	
藤本 保明	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	
蓬萊 道龍	元三木地区区長協議会会長	
赤松 敬一	元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	
安田 義秀	神戸商工会議所 常務理事・事務局長	
金鹿 功	三木商工会議所 副会頭	
横山 種機	小野商工会議所 専務理事	
松本 秀孝	兵庫県立三木東高等学校 教諭	
榎本 隆夫	兵庫県立小野高等学校 教諭	欠席
正司 健一	神戸大学 学長顧問	

○オブザーバー

氏名	役職	出欠
北川 健司	国土交通省 近畿運輸局 交通政策部 交通企画課長	
柳井 達雄	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長	
西川 俊信	兵庫県 神戸県民センター 県民交流室長	欠席
藪本 訓弘	兵庫県 北播磨県民局 県民交流室長	欠席
山口 隆喜	神戸市西区 まちづくり推進部 まちづくり課長	欠席

(役職は平成28年1月25日現在)