

2015年12月●●日

●● 市長 ●● 様

神戸電鉄株式会社
取締役社長 杉山健博

粟生線沿線地域における公共交通網のあるべき姿とその実現方策の提起について（要望）

拝啓 貴市ますますご清祥のこととお慶び申しあげます。

また、平素から当社の業務に格別のご高配を賜り、厚く御礼を申しあげます。

さて、当社の粟生線につきましては、関係自治体（兵庫県・神戸市・三木市・小野市）と当社との間で、2012年3月30日付で基本協定書等を締結し、2012年度から2016年度にかけて、当社の更なる自助努力と沿線3市による利用促進を前提に、関係自治体が新たな支援を行うという支援スキームがスタートして、すでに3年半余りが経過しております。

1. 粟生線の直近状況等

粟生線の輸送人員については、減少になかなか歯止めがかからないという非常に厳しい状況が依然続いており、2014年度は対前年度△2.5%の656万人となり、ピークであった1992年度の1,420万人に比べて46%にまで減少しております。「粟生線活性化協議会」では、「第2次粟生線地域公共交通総合連携計画（2013～2016年度）」を策定し、輸送人員目標700万人以上を掲げて利用促進・利用啓発に取り組んでいますが、遺憾ながら実績と目標との乖離は年々大きくなってきており、このままの利用状況が続くと、輸送人員は、2017年度以降500万台にまで減少していくものと想定されます。

一方、粟生線の経常収支については、2001年度から11年連続で10億円以上（2006年度から6年連続で約12億円）の経常赤字が続いておりました。2012年度以降、支援スキームの効果と当社の当初計画を大幅に上回る自助努力（当初計画：毎年度約3億円の収支改善、実績：2012年度から3億円を上回り、2014年度には5.7億円の収支改善）によって、経常赤字は10億円以下にまで改善してきているものの、利用促進が計画どおりに進捗しておらず、また支援スキームの策定時に想定していなかった電気料金の大幅な値上げ（2013年6月の値上げ等により全線で約3億円/年のコストアップ、うち約1億円は2度のダイヤ改正による輸送の効率化で吸収しましたが、本年6月の再値上げによってさらに全線で約1億円/年のコストアップが生ずる見込みです）もあって、経常赤字は依然として約9～10億円の水準にあり、経営上、当社としては看過できない状況が続いております。これに対し、今後の収支改善に向けては、当社では減便によるコスト削減等しか期待できず、自助努力でこの赤字を解消していくことは不可能な状況（即ち、これまで以上に踏み込んだ関係者による抜本的な取組が不可欠な状況）であります。

2. 粟生線沿線地域において最適と考える今後の公共交通網のあり方等の検討・提起

上記1. のとおり、粟生線の輸送人員・経常収支とも非常に厳しい状況にはありますが、当社としては、粟生線沿線地域の公共交通網は既存の鉄道を中心に今後も形成していくのが望ましいと考えており、その推進の一助となることを期待して、これまで、粟生線沿線地域の実状を踏まえた提案を昨年3月の「粟生線活性化協議会」などで行ってまいりました（同協議会での提案は「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」第7条に基づくもので、同内容の要望書を沿線3市長宛てに提出させていただきました（昨年4/30））。

しかしながら、当社の提案等に対する検討は残念ながら進捗せず、関係自治体から代案等も提示されないまま、現在に至っています。

当社としては、こうした事態を少しでも進展させたいとの考え方から、本年3月の「粟生線活性化協議会」において、最近の国の考え方や動き等を紹介させていただきました。国は、「交通政策基本法（2013年12月施行）」及び「改正地域公共交通の活性化及び再生に関する法律（2014年11月施行）」を通じて、『これから的人口減少や少子高齢化が急速に進展する社会においては、民間事業者の事業運営に任せきりとなっていた従来の枠組みから脱却し、地方公共団体が中心となって、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりとの連携や地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークの再構築など、地域の都市計画等とも調和のとれた交通計画・交通政策等を策定・実施していくこととする』との方向性を明確に打ち出しており、他地域ではそれに呼応した取組が徐々に広がってきていると説明しています。

加えて、現在、国は全国の自治体に対して今年度中に「地方版総合戦略」を策定することを要請していますが、その中で今後の人ロビジョンやまちづくりと公共交通のあり方などについても言及することを求めていると仄聞しています。

一方、粟生線における近年の利用実態をみていくと、西鈴蘭台～志染駅間でも、閑散時間帯は1時間に1本の運行ダイヤで十分な状況になってきています。とりわけ押部谷駅以遠の三木市・小野市域では、1日の平均通過人員を示す輸送密度が4,000人以下にまで減少しており、バスなどの他の輸送手段への転換が検討できる水準となっています（全国では、従前のようなバスへの転換だけではなく、BRT（=Bus Rapid Transit）やLRT（=Light Rail Transit）など新たな輸送手段への検討が進んでおり、例えば養老鉄道（年間輸送人員：623万人、輸送密度：3,149人/日・km）ではバス輸送への転換等が検討されています）。

以上のような状況等を勘案しますと、粟生線沿線地域においても、同地域のこれからまちづくりや公共交通をどうするのかということについて、鉄道ありきではなくバスなどへの転換も含めてどのような交通手段で、どのような方法・仕組みによって確保するのが良いのかなどを検討すべきであり、同地域にとって最適と考える今後の公共交通網のあり方とその実現に向けての方策を取りまとめる丁度良い機会であると考えられます。

つきましては、最近の国の考え方や動きなども参考にして、粟生線沿線地域における今後の公共交通網のあるべき姿などについて、関係自治体間で検討・議論を重ねられ、その上で取りまとめられた結果を、できる限り早期に沿線住民や当社などの関係事業者に提起するようにしていただくことを切に要望する次第であります。

なお、スケジュールに関しては、現在の支援スキームは2016年度までの時限措置であり、2017年度以降、鉄道の形態で維持・存続を図る場合、またはバスなどの他の輸送手段へ転

換を図る場合のいずれにおいても、その実現に向けて必要な手続・措置等には相応の時間を要するものと考えられます。2017年度から新たなスタートを切るためにには、遅くとも2015年度中に「粟生線沿線地域における今後の公共交通網のあるべき姿とその実現方策」が関係自治体で検討・策定され、関係者間で2017年度以降の方向性等が確認されていることが必要ではないかと思料しております。

3. 最適な公共交通網を今後も鉄道中心に形成していくとなった場合の当社の対応方等

上記の検討の結果、粟生線沿線地域の最適な公共交通網は今後も鉄道を中心に形成していくとなった場合、当社としては、以下の(i)～(iv)の取組が全て目に見える形で強力かつ迅速に実施・実現されることが前提であり、また必須であると考えております。

- (i) 鉄道駅を拠点（起終点）に、鉄道とバスとが役割を分担し合う地域の公共交通ネットワークを再構築していくこと
- (ii) 駅を中心としたコンパクトなまちづくりを具体的かつ計画的に推進していくこと
- (iii) 沿線地域が主体となった利用促進・乗車運動を展開していくことが必要であり、そのためには鉄道を取り巻く多様な関係者・団体の参画・協働・役割分担を推進していくこと
- (iv) 国が推奨する公有民営等のスキームに則り、まずは三木市・小野市域の区間に公有民営方式を適用すること

当社としては、上記(iv)に関しては、当該区間に係る鉄道施設・土地・車両を関係自治体から無償で借り受け、列車の運行・運営に特化・専念する事業形態（第2種鉄道事業）への変更を想定しておりますが、他の方式や形態が選択されることも十分にありうるものと思料しております。

例えば、関係自治体の意向で公有民営等の上下分離の適用が困難であり、現行の事業形態（自ら保有する鉄道施設等を使用して列車の運行・運営を行う事業形態（第1種鉄道事業））を継続する場合には、当該区間を運行・運営する新たな事業会社を関係自治体で探究・募集・選定していただき、その上で、新事業会社と当社との間で事業・資産に係る譲渡条件等について協議することになると考えております。

上記の内容はいずれも、当社がこれまで機会を捉えて繰り返し提案・主張等をしてきたもの（支援スキーム合意時の記者会見をはじめ、昨年3月および本年3月の粟生線活性化協議会などにおいて当社が表明・公表した内容）ですが、当社の考え方や主張等へのご理解をより深めていただくために、改めて本書面で要望をさせていただいた次第であります。

関係自治体におかれましては粟生線の存在価値や必要性の可否などを十分にご検討・ご議論いただき、その上で、できるだけ早期に粟生線沿線地域において最適と考える今後の公共交通網のあり方等を提起していただくことを、当社としては心より願っております。そして、関係者間で速やかに合意形成が図られるよう、当社も最大限努力してまいりますので、何卒よろしくお願ひ申しあげます。

敬具

写

2012年2月8日

報道機関各位

神戸電鉄株式会社

当社粟生線存続に向けた支援について

今般、当社粟生線の維持・存続に向けた支援に関して、当社と関係自治体（兵庫県・神戸市・三木市・小野市）との間で合意に至りました。本件に関する当社としての考え方は、下記のとおりです。

- 関係自治体による支援と当社の自助努力とを組み合わせて実施することにより、今後5年間、粟生線の維持・存続が可能となるよう最大限努力をしていきます。
- 粟生線の利用状況や収支が改善し、その結果として鉄道全線の利用状況や収支の改善に繋がることが大前提であり、粟生線の大きな赤字が残る限り粟生線問題はなくならないというのが当社の基本的な考え方です。
したがって、粟生線の状況等を毎年確認しながら、3年後を目途に支援策の効果や利用状況等を検証し、必要があれば、4年目以降の支援の枠組みを見直す必要があるとも考えており、現時点で楽観できる状況になったとは考えていません。
- 当社の自助努力に関しては、支援期間内に約3億円の収支改善は可能だと判断しています。ただし、その詳細内容については、現在、関係者間で協議・検討を行っており、具体的な内容は、適切な時期に発表をさせていただく予定です。
- 関係自治体や沿線地域住民とも一層連携し、これまで以上に利用促進に取り組んでいくとともに、駅を中心としたコンパクトな街づくりに変えていくための規制緩和や都市政策等の実施を関係自治体へ引き続き要請していきます。
- 上下分離等の事業構造の変更等による「資産保有コストの負担軽減策」が講じられなければ、中長期的に粟生線の維持・存続を図っていくことは困難だという考えは何ら変わりません。今後も上下分離の必要性について関係自治体の理解を得るために努力や協議を引き続き行っています。

以上

(問い合わせ先)

人事総務部 078-576-8651