

## 第28回神戸電鉄粟生線活性化協議会 会議録

〔日 時：平成28年8月12日（金）15：10～  
場 所：三木市役所 5階 大会議室〕

### 1 開 会

（事務局）

それでは、失礼いたします。私、三木市のまちづくり部長をしております〇〇と申します。

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第28回神戸電鉄粟生線活性化協議会を開催いたします。私は事務局の〇〇と申します。よろしくをお願いいたします。

それでは、開会に当たりまして、本協議会の会長でございます藪本三木市長に一言御挨拶をお願いいたします。

（会長）

皆さん、こんにちは。今年度に入りまして2回目の協議会の開催という形でございます。4月の開催に当たりましては、規約というものを改正させていただく中で、新たに多くの委員の皆様方に御支援をいただいております。本当にありがとうございます。併せまして、この協議会というものを任意の協議会から法定協議会に変更していくという形の中で、それに向けての形成部会というものを設置するということについての御了解、御理解を賜ったところでございます。

前回では今年度の予算、また取組の方針、重要なことを御審議いただいたわけですが、今回に当たりましては、お手元にも会議次第をお配りさせていただいておりますような3つの議事事項、すなわち決算の関係、昨年度の決算でございます。併せて、例年は割と11月、12月時点ぐらいで国の方に要望活動を行っておったということをお伺いしてるわけですが、やはり国への要望活動というのは9月ぐらいまでに行うのが、大体予算編成の始まる時に、始まる前に並行して行うというのが本来のあり方ではないのかということで、このたび、こういったものを第2号議案として新たに提案をさせていただいてるしだいでございます。

第3号議案につきましては、県の方での利活用検討方策というものをいろいろこれまで御検討いただいております。ありがとうございます。それをこのたび、私ども協議会としても、それをどのように方策を活用していくのかに当たっての補助要綱の改正という形で議案を3つ、このたび、提案させていただいております。

報告事項といたしましては、今年度に入ってから神鉄粟生線の状況でありますとか、あるいは特に、さきほど申し上げました形成部会の進捗が、今現在どういうふうに進んでいるのか等々につきまして、5つの報告事項、少し盛りだくさんとなっておりますが、こういったものに移らせていただきたい、このように思っております。

いずれにいたしましても忌憚のない、この協議会というのはオープンで忌憚のない御意見をいただいておりますということでありがたいなというふうに会長としても思っており、感謝をいたしているしだいでございますので、今日の会議が実り多いものになりますよう祈念いたしまして、挨拶に代えさせていただきますと思います。

(事務局)

どうもありがとうございます。それでは、本日の委員の出欠状況について御報告をいたします。本協議会の委員25名中、本日の出席は現在16名でございます。過半数以上の出席をいただいております、協議会規約第8条第4項の規定により、本会議が成立していることを御報告申し上げます。

それでは、ここからの会議の進行について、藪本会長の方でお願いいたします。

## 2 確認事項

### 第27回神戸電鉄粟生線活性化協議会会議録の確認

(会長)

それでは、会議次第にのっとり、進めさせていただきますと思います。まずは、1点目は確認事項ということで、前回の協議会の議事録についての確認ということでございますが、これは事前に資料を配付していただいているんですね。

(事務局)

ホームページ等で掲載をさせていただきます。

(会長)

確認、ここで確認を取ればいいだけなんですか。もう掲載しているよね。

(事務局)

そうです。

(会長)

もうホームページに掲載しておりますので、確認というのか、お渡しさせていただく資料という形になっておりますが、特にこの分についてはちよつと趣旨が伝わってないよとかというものがありましたら御意見を賜ろうかなと思っております。特にこの件についてはございませんでしょうか。

それではこの件につきましては、あえて確認というのは時間いららないん違うかな。公開でやってるわけだから。

(事務局)

1点だけよろしいでしょうか。

(会長)

はい。

(事務局)

事務局交通政策課の〇〇でございます。以後、着座して失礼をいたします。

この確認事項につきましては、前回の協議会で発言内容を全て記載の上、ホームページに掲載をさせていただくということでさせていただいております。ですので、このたび、改めて紙ベースで皆様のお手元に配付をさせていただいておりますので、一部の委員の方から若干の字句の訂正ということで事務局の方へ届けていただいております。そちらを事務局といたしましても、テープを確認した上で発言内容が申告のとおりということでございましたので、その分については修正をかける予定でございますが、また紙ベースを見ていただきまして、修正等が万が一あるようでしたら、後日で結構ですので事務局の方まで御連絡をお願いいたしたいと思っております。

以上でございます。

### 3 議 事

#### (1) 議事1号 平成27年度の協議会の歳入・歳出決算及び監査報告について

(会長)

それでは、議事事項の方へ移らせていただきたいと思います。

まず、議事の第1号ということで、昨年度の決算、それから監査報告について、事務局の方からお願いいたします。

(事務局)

失礼いたします。お手元資料の2をお願いいたしたいと思います。まず初めに、平成27年度の協議会の歳入・歳出決算について、御説明をいたします。

まず、歳入についてです。科目負担金につきましては、歳入の決算額といたしまして、1,570万8,920円となっております。協議会を構成しております神戸市、三木市、小野市、そして神戸電鉄の協議会への負担金となっております。2の補助金といたしましては、決算額106万560円となっております。平成27年度神戸電鉄粟生線の利活用方策検討事業費補助金ということで、27年度に協議会の部会といたしまして利活用方策検討委員会を設置いたしまして、その活動事業費に対する県からの補助金となっております。3の繰越金につきましては、13万3,805円、4の諸収入につきましては7万3,541円、利子などの雑収入となっております。以上、合わせて収入の合計といたしましては、1,697万6,826円となっております。

続きまして、歳出でございます。運営費の決算額につきましては、23万5,358円となっております。昨年度は協議会を3回開催しております、これらの協議会の開催に要した運営の経費でございます。2つ目の事業費でございますが、決算額1,674万1,468円となっております。協議会の地域公共交通総合連携計画、現在の計画でございますが、この計画に基づいてさまざまな事業を展開してまいりましたが、これらの事業費の総額となっております。3の返還金、そして4の予備費につきましては、歳出の決算額はございません。以上、歳出の決算額の総額といたしましては、1,697万6,826円となっております。

以上で協議会の歳入・歳出決算額の報告を終わります。

(事務局)

それでは、決算監査の報告をよろしく申し上げます。

(監事委員)

それでは、報告させていただきます。平成27年度神戸電鉄粟生線活性化協議会の歳入・歳出決算について、決算書と証拠書類等を照合した結果、いずれも適正に管理され、違算なきことを確認いたしましたので、ここに報告いたします。

平成28年6月15日、神戸電鉄粟生線活性化協議会会長 藪本吉秀様、神戸電鉄粟生線活性化協議会監事〇〇。

以上でございます。

(会長)

どうもありがとうございました。ただいま、事務局より昨年度の歳入・歳出についての決算の報告並びに〇〇監事さんの方から会計監査報告を賜ったわけですが、これにつきまして御質問等ございませんでしょうか。

(委員)

1点だけ、すみません。

(会長)

はい、どうぞ。

(委員)

兵庫県の〇〇です。昨年度は繰越金があって、今年度は決算上、繰越金が出ない形になってるのは、これはあれですか。負担金とかを精算する際にそこらへんを調整されてるということでよろしいでしょうか。

(事務局)

御指摘のとおりでございます。年度末ぎりぎりまで歳出の金額の動きをみまして、最終調整させていただいたということでございますので、今年度については繰越金が出ない形で決算を締めさせていただいたしだいでございます。

(会長)

よろしいですか。他にございませんでしょうか。

それでは議事事項、議事1号につきまして、御承認いただけるでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

(会長)

異議なしと声を賜りました。第1号議案につきましては、議案のとおり議決をいたしました。

## **(2) 議事2号 神戸電鉄粟生線活性化の取組等に対する支援に関する国への要望について**

(会長)

次、第2号議案、今年の国に対しましての要望事項につきまして、要望

書の概要、それからそういったものを行う背景、内容等につきまして、事務局の方から詳しく説明をいただきたいと思えます。

(事務局)

それでは、資料の3を御用意いただきたいと思えます。粟生線活性化の取組等に対する支援に関する要望書の案を付けております。

当協議会といたしましては、国への要望といたしまして、過去に2度行った実績があるのですけれども、今年度、平成28年度につきましては、いわゆるこの協議会が国の法律に基づく法定の協議会へ移行したということ、そして、その協議会が主体となりまして、地域公共交通網の形成計画の策定協議に入っていくという事情がございまして、一つの転換期にあると考えております。このため、28年度におきまして、国の予算要望が本格化する前の段階の9月中を予定としておりますが、国へ要望を行いたいと考えているところでございます。協議会におきまして、その決議をお願いしたいと考えています。

ページをめくっていただきまして、3-2ページから3-3ページが要望に対する本文になっております。時間の関係上、逐一読み上げることはいたしませんけれども、本文の概要といたしましては、神鉄の粟生線につきましては、沿線3市の移動手段のみならず、JR加古川線、あるいは北条鉄道と接続をし、JR山陽本線、東海道本線などの他路線との相互補完の役割を担う鉄道ネットワークの一部を担っているという役割、粟生線の役目を書いております。また、災害有事等の際におきましても、他路線の代替路線の役割を果たす極めて重要な路線ということの役割も書かせていただいているところです。

しかしながら、近年の少子高齢化などの要因によりまして、輸送人員は年々減少傾向にございます。平成27年度につきましては646万人と、ピーク時の約半数以下というような状況を記載をしているところでございます。

3-2ページの沿線地域住民の取組についてというところでございますけれども、この協議会を平成22年に立ち上げをいたしまして、計画に基づく利用促進の取組を進めてきた結果、3-3ページの方にもありますが、利用者数は依然として減少傾向にはあるものの、その減少幅が緩和してきているという状況を記載しております。

3-3ページの自治体沿線、地方自治体の独自支援についてという欄につきましては、兵庫県沿線3市によります神戸電鉄の粟生線の運行継続に向けた支援の内容について書かさせていただいております。

その下の国庫補助制度についてというところにつきましては、平成28年度、正に国の補助制度を活用する中で、地域公共交通網形成計画の策定

協議を進めていく内容を記載しております。

続きまして3-4ページです。今回の要望の骨子でございます。太字のゴシックで書いてあるところ、こちらにつきましては要望の骨子ですので、全文を読まさせていただきたいと思っております。

神戸電鉄粟生線活性化協議会は、平成28年4月に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移行し、地域公共交通網形成計画を策定協議し、粟生線の維持活性化を進めていくこととしております。

国においては、交通政策基本法（以下「法」という。）に定める国の責務として、次に掲げる内容について積極的な取組及び支援をお願いします。

1 国が行うべき責任のある施策として法第2章に示されているとおり、住民が日常生活及び社会生活を営むに当たって、必要不可欠な通勤、通学、通院等の移動を円滑に行う必要があります。

このため、住民その他の者の交通に対する需要に配慮した交通手段の整備を効果的・効率的に行っていく必要があることから、次に掲げる施策に対する支援を要請する。

(1) 鉄道安全輸送整備等の整備に対する支援制度を堅持するとともに、赤字補填のための新たな支援制度を創設すること。

(2) 地域公共交通調査事業（計画推進事業）について、補助対象範囲の拡充（運賃割引制度の導入に伴う減収分の補填等）及び期間の延長（現行2年を5年に）を図ること。

2 粟生線は大規模災害が発生した場合における多数の者の移動手段として必要不可欠な路線であり、将来にわたる粟生線の存続について支援すること。

こちらの内容をもちまして、国の方へ要望してまいりたいと考えております。

以上、御審議のほど、よろしくお願いいたします。

（会長）

一昨年との変更点のことについての言及をお願いしたいと思います。

（事務局）

お手元の資料には、参考として平成26年度に行いました要望書の写しも付けております。大きな変更点といたしましては、交通政策基本法ということで新たな国の法律ができました。それに基づく国の責務において、国の方の支援をお願いしたいという文面を付け加えていることと、それからこのたび、粟生線の災害、有事におけます他路線の代替輸送となる極めて重要な位置付けという、そのあたりを新たに盛り込ませていただいた

ところが前回からの大きな変更点と考えております。

(会長)

ありがとうございました。国の職員の方もいらっしゃいますので、なかなか御発言しにくいところもあるかと思いますが、このたびは法定協に移行してから初めての要請活動であるということ、併せてさきほどの事務局の言葉を借りましたら、交通政策基本法というものができた中で、ちょっと国の責務を強調しすぎてるきらいがあるのかもしれませんが、国への要望ということがございますので、国の責務としてという形を踏まえた方針というものを提示させていただいてるということ。その中でも1つ目の切り口はいわゆる日常生活等における観点から、2つ目の切り口は災害発生時の観点からの切り口から。

1つ目の観定の切り口からは、2つに分かれておる中で、1の(1)は昨年、一昨年ものと大体そんなに大きく変わらないのかもしれませんが、いわゆる赤字補填のための新たな支援制度の創設をお願いできないかどうかということ。それから1の(2)は少しそれを具体化した中で、ブレイクダウンした中で、交通調査事業の中で、今現在でも補助対象範囲があるわけですが、それを例えばいわゆる企画切符等なども、運賃割引制度なども行っておるわけですが、そういったことへの減少補填並びに現在の補助対象期間というものが2年になってるものを、あと3年延長できないかどうか、こういったことが書かれておる、書いておるわけですが、こういった切り口、ロジックの直し方も含めまして、忌憚のない御意見を賜れたらなと思っております。

(委員)

よろしいですか。

(会長)

はい、どうぞ。お願いいたします。

(委員)

今、会長から切り口2点おっしゃったんですけども、一つは、なかなか人口が減って行って利用客も減少してる中で、それから粟生線を存続していく一つの方策として、人口減少の中で交流促進を図る、まあ要は地域創生の観点を入れたらどうなのかなと思うんですけど、どうでしょうか。

(会長)

大変いい御意見を県の局長様からいただいておりますが、今の御意

見につきまして、委員さんの中での御意見、もしなければ事務局の方から御意見、どちらでも結構ですんで、先に事務局の方からお願いいたします。

(事務局)

素晴らしい意見ありがとうございます。おっしゃるように、少子高齢化という文言、それから人口減少、地域間交流といったことは一つの地方創生の大きなキーワードとなってまいりますので、どこかの中にですね、例えばその地域創生、地方創生からの観点からの要望の事項を加味したいと思います。文面につきましては今現在、ちょっと急にはあれですけども、この協議会の終了後、一度それも含めて検討したいと考えております。

(会長)

これは非常にいい御意見を賜っておるんですけども、国への要請の中で沿線自治体等が取り組む地方創生というのと、今、局長さんがおっしゃっておられる交流促進、地方創生の中での交流促進と国との要請というのがどのようにリンクしていくのか、ちょっとイメージをもう少し分かりやすくお述べただければ、多分、事務局も文案検討の参考になると思いますので、申しわけないですけど。

(委員)

新たに項目起こしをするかどうかは置いといてですね、1番の中に、日常生活に必要な交通機関やということと、それから言われたように地域間交流にとっても必要な路線というか鉄道やということで、引き続きそういう国の補助制度もきっちり堅持して、地域で結構頑張ってる、存続に向けて頑張ってる路線については、そういう地域創生の観点からも赤字補填制度を創ってほしいという意味で、どこかにそういうキーワードを入れたらどうか。

(会長)

よく分かりました。ありがとうございます。今の切り口につきましては、事務局の部長もおっしゃられておりますとおり、1の理論的なところ、ないし1の(1)というふうなところに地域間交流、地方創生の切り口から、文言を入れさせていただくように考えていきたいなと思います。

他にこうやって、今の切り口もさることながら、例えば1の(2)で補助対象範囲の拡充という形、一つの例示を挙げさせていただいておるんですけども、これについてはいかがでしょうか。御意見ございましたらお願いしたいなと思いますが。神戸電鉄さん、いかがですか。

(委員)

ここに書かれた割引制度導入に伴う減収後の補填、一つのアイデアとしてはいいとは思いますが、ただ過去からいろいろ割引切符を出して、それが利用増につながっているかというところはまだまだ検証がいるのかなと思ってます。結論的に言いますと、これまでずっと企画切符で、利用者はそれなりにあったんですけども、それが本当の意味での収入増であったり、利用者の増につながったかというところ、なかなかそういうものは実現できてないので、どうかなというところが1点。

ただ、この(2)だけじゃなく、(1)の赤字補填のための新たな支援制度、これもなかなか、バスにはあって鉄道にはない制度なんですけれども、ハードルが高いなと思ってはいるんですが、ただ、こういうものを例示してコミュニケーションを図っていくという意味ではいいのかなと思っております。割引制度もやりようによっては、今まで何かトライしたものでなかなか成功といえるものがないんですけども、出てくる可能性もありますし、今現在、取り組んでいただいている神戸市のシーパスワンであったり、三木市さんの福祉バスであったり、こちらの動向も、利用者数はかなりありますので、これが実際の利用者増につながるものであれば、国の支援を得て、更に拡充していけるといえることであればいいなと思います。国とのコミュニケーションをするという意味合いにおいて、この例示、一つ議論のきっかけという意味ではいいかなと思っております。

(会長)

はい、ありがとうございます。何かこの点につきまして、他に御意見ございませんでしょうか。

参考までにどういった分野に、例年、要望に回っておられるのか、今年はどういうふうに変更していくのか。そのへん、考え方があったら、ちょっと話を横にそらせて申しわけないですが、述べていただけますか。

(事務局)

例年の場合はですね、地域選出の国会議員の先生方とか、そういった方々に加えて国交省の本省の方の各担当の方々。平成26年11月につきましては、当時担当の公共交通部長様とちょっとお話をさせていただく機会もございました。

今年度につきましては、会長の御意向も踏まえまして、例えば、国交省の大臣様、副大臣様、それから政務官様、そういった形で実際に実務で、国会議員の先生方でも実務に携わっておられる方等々に行ければいいかなということで考えております。その他、国土交通省、本省につきましても同じ形で要望活動の方をしたいということで、そのへんは手分けをして回

ったらどうかなということ考えております。

(会長)

はい、ありがとうございます。  
どうぞ。

(委員)

運賃割引制度の導入、減収分の補填ということなんですけれども、これは粟生線とフィーダーで結ぶようなバス路線についても、そういった運賃割引制度の導入、セット物での要望になるのでしょうか。

(会長)

事務局の方でお答えください。

(事務局)

ここで考えておりますのは、フィーダー系については特に考えておりません。ただフィーダー系については、特に、別の国の補助制度でフィーダーバスに対する補助という形で出ておりますので、今般この要望書に書かせていただいている内容につきましては特に神鉄の方でやられてます、例えば企画乗車券、協議会の方でもやりました神鉄高速シニアパス、そういった割引券、企画切符の、要するに損失補填分という形で御要望という内容になってございます。

(委員)

要望書は一般的に書かれてるので、そんなにきれいに切り分ける必要性はないと思うんですけども、営業割引と政策目的の割引は、実際に担当者と御議論されるときには切り分けて、政策的、地域の政策的に運賃の割引を行うときには、政府の方から補填制度を創ってもらえないか、営業割引に対しては、営業割引で手遅れになったから補填してくれと言ってるわけではないと、そう言わないと、営業割引をとりあえずやって失敗したのを尻拭いする、押し付けるような運輸制度を表記してるようにとられては心外だと思いますので、そのあたりは、実際文章はこれでいいと思うが、やりとりの時は、そのあたりを注意してやっていただいた方が、制度を創る、検討していただくには話がちゃんとかみ合うんじゃないかと思います。

(会長)

御意見ありがとうございます。基本的には私ども、こちらの1の(2)の方は、いわゆる営業割引としてのツケを国で面倒みてくださいますということ

はなくて、政策的な割引という形の中で、今日もこういういろんな形で事業者様合わせて頑張っておられますと、そういったことに対して、国に対しての要望、そういう切り口で持っていきたいなど、こういうふうに思っております。

他に御意見ございませんでしょうか。はい、どうぞ。

(委員)

三木商工会議所の〇〇でございます。前回の26年の要望書と比較しまして、これは画期的だなと思いますのは、2番の粟生線は大規模災害が発生した場合におけるというところでございます。この考え方は私、大賛成でございますが、神戸電鉄さんの我々で言いますところの事業目的といいますか、その中での運ぶというのは、これは人だけに限定されておるんであれば非常に難しいかと思えますけども、阪神・淡路大震災を経験しました私どもとしましては、大規模災害が発生した時には多数の人及び大量の物資を円滑に輸送できる手段というのは非常に大事であろうかと思えます。そういう意味で交通政策基本法の中にも、人のみならず物資の円滑な移動とかということも記載されておりますんで、もし神戸電鉄さんの定款上といいますか、事業目的上、問題なければ多数の物及び大量の物資の円滑な移動手段としてというふうに入れとく方が先々いいのではないかなと思えます。

(会長)

ありがとうございます。

どうぞ。

(委員)

今の点、神戸電鉄の実際の事業上どうかということですがけれども、もともと当社線、粟生線が開業した当初はですね、貨物輸送等もやっていた会社でございますので、できないというわけではないです。それと今は需要がなくなったので旅客輸送のみになっておりますけれども、またその法律の方も緩和の方向にありまして、旅客輸送と貨物輸送混載で輸送ができるような法律の緩和であるとか、そういったところも進んでおるという状況でございますので、そこはそういった需要があれば考えられることかなと思えます。

(会長)

ありがとうございます。したがって、2番の項目につきましては、この大規模災害時に人だけではなくて、いわゆる物なり物資ということに

ついでに円滑な手段という、そういう文言も入れさせていただきたい、このように考えます。

特にほか、ございませんでしょうか。それでは、もう一度まとめさせていただきますと、基本的にはこの3-4をベースにさせていただく中で、まず1点目の方では、いわゆる地域間交流、交流促進という観点のワーディングというものを追記させていただきます。

それから大きな2点目につきましては、物資の円滑手段というワーディングも追記をさせていただきたいと思っております。そして、その文案のあり方につきましては事務局に御一任を賜ればなと思っております。

それから1の(2)のところにつきましては、一つの、相手方とお話しするに当たりましての切り口という観点で、これを例示という形で挙げさせていただく中で、さきほど先生の方からもアドバイスいただきましたように、政策的割引という観点から相手様とお話をさせていただく。このような形でもって、今まで、一昨年までどのような形で回られてたか分からないですが、会長が政治家に変わっておりますので、できる限り政治家の方々のアポを取らせていただき、また事務方の方は事務方の方でも一緒に回らせていただければなという形で、これについてはまた事務局の三木市の方でアポ取りのほうを9月、一説では9月23日から臨時国会が開かれるとかならないとか、そういう報道がございますので、そういう時期を見計らった上で調整方お願いしたいと思います。

さきほども言いましたように、文案につきましては事務局に一任という形でよろしいでしょうか。

(「会長の方で御判断いただければ」との声あり)

(会長)

分かりました。私の方で最終の判断をさせていただきたいと思えます。これにつきましてはそのように決してよろしいでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

(会長)

異議なしとの声、賜りました。それでは第2号議案を左様に決しいたします。

### **(3) 議事3号 神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金交付要綱の一部改正について**

(会長)

それでは議事事項の今回、今日の最後でございますが、第3号議案の補助金交付要綱の一部改正につきまして、御説明を事務局からお願いいたします。

(事務局)

お手元資料の4をお願いいたします。議事の3号といたしまして、粟生線利用促進活動補助金交付要綱の一部改正についてということでございます。この補助金交付要綱につきましては、平成25年度の協議会におきまして作成をいたしました。これまで、例えばですが、粟生線の未来を考える市民の会の皆さんによります「みんなでハロウィン列車」であるとか、あるいは小野高の美術部の生徒さんによります粟生線の絵本の作成などの補助実績があるところでございます。このたびの要綱の、まず、この補助金についてですけれども、沿線地域住民の自治体、あるいは学校、ボランティア団体などの皆さんが粟生線の利用促進に資する事業、利用促進のためになる事業をする場合に、協議会といたしましても、その経費の一部又は全額を補助するというものでございます。

このたびの改正の目的でございます。平成27年度協議会の部会として設置をいたしました利活用方策検討委員会の方からいくつかのさまざまな施策の提案をいただいております。その中でフィーダーバスの充実、あるいは大規模イベントとの連携といった内容もございます。鉄道駅とバスとの接続、あるいは鉄道駅からイベントなどの会場への移動手段の確保といったところが問題になってくるわけですが、このたび、現行の補助対象事業に粟生線各駅とイベント、講演会等の会場を結ぶ無料シャトルバスの運行という項目を追加させていただきたいと考えております。こうすることによりまして、イベントなどの主催者が粟生線の各駅から会場までの無料シャトルバスの運行がしやすくなるとともに、イベントにおけます場合にも粟生線の利用が促進されるのではないかとというふうに考えるためです。

下の米印のところにも書いてございますが、例えばゴルフ、テニスなどの大会イベントにつきましては、公益財団法人などの各種の法人が主催者となることが考えられます。このため、従来の補助対象事業者をNPO法人のみに限定するのではなくて、広く法人全般に拡大をいたしたいと考えております。また、無料シャトルバスの運行につきましては、駅とバスとの接続、あるいはイベント会場への移動手段が確保されると、そうしたことが実現されるということが重要でございますので、要望中、団体等の宣伝又は営利を目的としたものでないことという補助要件をこの無料シャトルバスの運行につきましては、この補助要件を不問といたしたいと考えて

いるところですが。

2の補助率につきましては、無料シャトルバスの運行につきましては経費の2分の1以内とさせていただきたいと考えております。その理由といたしましては、事業者、イベント等の主催者側にもやはり一定の自己負担を求めることで効果的、効率的なシャトルバスの運行が図られると考えるためです。

3番の補助交付限度のところでございますが、このたび、補助対象を法人の全般に拡大をさせていただくことから、一団体につき、年4回という制限を、補助交付限度を、新たに設定をさせていただきたいと考えております。これを設けることによりまして、例えば春夏秋冬、四季を通じたイベントの開催等にもこの補助要綱を使っていただくことが可能となってきているのではないかと考えているところです。

資料の4-2から4-4までが今回の要綱の新旧対照表になっております。実はこの表、改正に当たりまして、改めてこの条文を全て見直しをちょっとさせていただきまして、法文上のいわゆる「てにをは」、細かい部分のちょっと修正はさせていただいておりますが、内容はさきほど申し上げた無料シャトルバスの運行というところになってまいります。

それから資料の4-6から4-8までが要綱の全体版を載せておりますので、合わせて御確認をお願いいたしたいと思っております。

以上で、議事3号に対する説明を終わります。

(会長)

この3号議案は、先だつての利活用の促進策の中で、特にいわゆるこのシャトルバスの運行、こういうことが利活用、これを支援することが利活用促進にもつながっているのではないのかということからの、それを受けての補助金交付要綱の改正という、こういうことでございますが、これは2番の括弧にある従来からの補助対象事業の説明がちょっと抜けたんですが、ここは10分の10、それと無料シャトルバスは2分の1、ちょっとつながりの説明が抜けましたので、補っていただけますか。

(事務局)

2の補助率のところの説明でございます。従来からの補助事業、補助対象事業ということで、例えばですけれども、イベントを開催するに当たつてのポスターなどの印刷経費というようなことが入ってまいりますけれども、そちらにつきましては、これまでどおり経費の全額、10分の10と、1件につきまして10万円を上限とするという制限があるのですが、そこについては特にこのたび変える予定はしておりません。あくまで無料シャトルバスの運行についての補助として認めてよいかどうか。またはそ

の補助率の設定について御説明をさせていただいたところでございます。

(会長)

ありがとうございました。この件につきまして、何か御質疑等ありましたらよろしくお願いいたします。

どうぞ。

(オブザーバー)

すみません、神戸運輸監理部兵庫陸運部の〇〇と申します。この無料シャトルバスの運行に対する補助対象についてちょっと確認させていただきたいんですけども、補助対象となるのは貸切バスのチャーター料ということで、法人等が所有します自家用バスによる運行に対する経費、これは対象外ということではよろしいのでしょうか。

(会長)

はい、どうぞ、事務局。

(事務局)

事務局として想定しておりますのは、いわゆるさきほどおっしゃられましたチャーター料というところ、経費が発生する分についてを想定いたしております。

(会長)

いや、だから自社の持っておられるやつについてはどうですかという御質問。

(事務局)

自社の持っておられるバスの運行につきましては対象外ということで考えております。

(オブザーバー)

分かりました。ありがとうございます。

(会長)

それでよろしいですね。

どうぞ。

(委員)

ゴルフのイベントの輸送といいますと、相当な台数が庸車されます。何十台、相当な費用になるんですけども、これは上限とか設定しなければ何百万円単位でかかる費用ですけども、そのあたりはいかがでしょうか。

(会長)

事務局の方、お答えいただけますか。

(事務局)

失礼します。代行イベント等の場合につきましては、かなりの運行経費がかかってくるということですね。実際、運行経費の実績などをこちらの方でちょっと調べさせていただきまして、確かにおっしゃられますように、補助要件の上限を設けておいた方が、場合によってはいろんなケースに対応できると思いますので、そこはちょっと確認をさせていただきたいなと思っております。

(委員)

すみません。この3条の規定によれば、10万円、20万円というのが全事業にかかるとということなんですか。

(事務局)

第3条の点につきましては、全ての事業が入ってまいります。ただ、このシャトルバスの運行につきましては、経費的なところ、バス1台当たりの運行経費などを改めてちょっと把握をさせていただいて、この補助要件でいいのかどうかというところはありますので、そこにつきましてはちょっと検討させていただきたいと事務局としては思っております。

(会長)

今、法制的に読めば、今シャトルバスだけを違う、特例的に扱うならば、補助の改正が新たに必要になってきますけれども、どう考えてはるんですか。

(事務局)

申しわけございません。ちょっと、そうですね、先生の御指摘のとおり、このまま素直に読みますと、その他事業については前項の規定にかかわらず、利用促進効果が高く、協議会が特に必要と認めたものについては上限を1事業につき20万円とするということを書いていますので、素直に読めば、これは20万円が限度ということになります。ただ、さきほどちょっと御意見があったように、シャトルバスの運行となりますと、かなりの経

費がいつてくるということで、その輸送実態をもう一度、一イベントにどのぐらいの経費がいつてるのかというのを十分精査の上ですね、再度この金額を、この上限等を設けるかどうかについては御提案をさせていただきたいと思います。ちょっとこれでは確かにおっしゃるように、20万円が頭打ちという形でしか読めないと考えます。

(会長)

これね、この要綱改正については多分三木市だけではなくて、事務方で皆さん詰めておられると思いますので、少しフォローしていただけないでしょうか。

(事務局)

失礼いたします。利活用検討方策検討委員会の事務局をやっていました兵庫県です。今回ですね、この補助要綱を改正いたしまして、シャトルバスへの補助をするということなんですけれども、既存の上限額10万円、もしくは特に利用促進効果が高い20万円という、この範囲の中で行っていかればと思っております。また、もしおっしゃられるように、特にこれが何十台も必要なぐらい御利用があって、しかもそれが粟生線の利用促進に結び付いてるといような事態であればですね、またその時に御相談させていただきたいと、とりあえずは今ある限度額の中で事業をしていきたいというふうになっております。

(会長)

はい、よく分かりました。ちょっと事務局勘違いしとったね。

特にこの件についてはごさいませんでしょうか。さきほど大変失礼な説明をいたしまして誤解を与えたこと、会長としてお詫びしたいと思います。基本的には利活用促進策を受けて、この要綱に基づいて基本的、社会的実験という形の中で考えておるわけでごさいますので、10万円、ないしは20万円というものを限度にしていく中で、様子を見てもよ々と、更なる改正が必要ならば、また協議会にかけさせていただいてという形で考えさせていただきたいと思います。

他に御質問ごさいませんでしょうか。なければ、第3号議案についてはこのように決しさせていただきたいと思います。御異議ごさいませんでしょうか。

(「異議なし」との声あり)

(会長)

ありがとうございます。左様に決しました。

## 4 報告事項

### (1) 神戸電鉄粟生線の状況について

(会長)

それでは、これから報告事項ということで、資料の5から9にわたりにまして5点の報告事項がございます。まず資料5に基づきまして、今年度の粟生線の状況について、御報告を賜りたいと思います。

(委員)

それでは資料5について御報告申し上げます。資料5-1につきましては、輸送人員の対前年の増減率という表になっておりまして、資料の5-2はそれを数量で表したものであるということになっております。

まず、資料5-1の方で概略を説明申し上げます。資料の、緑を一番頭のところに付けてるところが年度の累計ということで、過去3年間の推移と、今年に入って平成28年度の4月から6月ということが書いておりますけれども、その28年度の4月から6月というところをみていただきまして、黄色のところは粟生線、ブルーのところは粟生線を含む第一種路線ということで、神戸高速線の湊川、新開地の間を含まない路線ということで御理解いただければと思います。

この4月から6月の累計をみますと、まず、粟生線定期外は前年度に比し+8.1%、大幅な増加になっております。定期につきましては通勤、通学合わせて-1.5%ということでマイナス。定期外がこれだけ大幅に増えましたので、合計で見ますと+1.6%ということで、非常に第1クォーター、数字としてはいい数字が粟生線に関しては出ております。

一方、ブルーの全線でございますけれども、定期外が+0.9、これは粟生線に引きずられる形で全線もプラスということになっております。定期ですが、-1.5%ということでマイナス、合計でいいますと-0.4%ということで、粟生線はプラスであったけれども、全線でみると-0.4%という状況でございました。

中身なんですけれども、黄色のところ、一番上のところを見ていただきますと、定期外、5月と6月が+5.5%、6月にいたっては+20%ということで大きな数字が出ております。これは下の枠囲いのところの1つ目に書いてあることなんですけれども、5月に関しては神戸市の神鉄シーパスイオン、これは10日間フリーパス、これが昨年よりも更に、昨年の5月から販売を開始していただいたものなんですけれども、昨年よりも更に多く増えておりまして、その増が粟生線側にも効いてきていると。これは粟生線

への人員のカウンターの仕方としますと、シーパスワンが売れた分の20%は粟生線に計上している。これは、買われてる方の所在地をみますと、粟生線を利用しているだろうという方が大体20%ということに基づいて、20%の配付ということになっております。

次に、6月のところが+20%と大きく増えてるのは、これは三木市さんの神戸電鉄福祉パス、8日間のフリーパス、これが昨年度は発売がなかったんですけども、今年度に入りまして再度発売していただいたということで、これの増が大きいということです。ただ、これは発売して買われた時、あるいは三木市さんや神戸市さんと当社がお金の精算をさせていただいた時、この時に、人員と収入を計上するということになっておりますので、8日間とか10日間というパスが使われてこうなったわけじゃなくて、もう既に使われるだろうということをご織り込んで計上してるということです。実際にこれだけ増えたかということ、そうではないということにはちょっと注意が必要ということになってございます。

下のところに行く前に、次のページをちょっと見ていただいて、グラフの方で数量を見ていただければと思うんですけど、これは過去3年間の月別の利用者数の推移になっておりまして、ブルーが昨年度の数字で、緑が今年度に入ってから数字、そこを対比していただければというところがございます。左の一番上が全線ということですが、左下から右にかけてが粟生線ということになっております。左下の粟生線の合計というところを見ていただきますと、4月は昨年よりも下に来てるんですけども、5月、6月と今申し上げました定期外における三木市さん、神戸市さんの企画乗車券の影響が大きくなって、昨年度を上回る形になっていて、ブルーを上回って緑が上に来てるという状態になっております。

右側に行きまして、さらに定期外でみますと、これだけ大きく違うということで、5月のブルーのところ、昨年度が20万4,000人だったのが、21万5,000人ということで、1万1,000人、5月が増えていて、6月にいたっては17万9,000人が21万4,000人ということで、3万5,000人増えてるというようなことで、ここに引っ張られるところが大きいと。通勤通学の方をみますと残念ながらブルーよりも緑の今年度のラインの方が下へ来てるということで、定期については非常に苦しい状況であるとみていただければと思います。

さきほど飛ばしました増減率の表の中の括弧のところでございますけれども、こちらの方の2つ目のところなんですけど、この2つの、三木市さんと神戸市さんのさっきの影響、これを除いたベースで考えるとどうなるかということなんですけれども、ちょうどシーパスワンの増えた分の20%と、三木市さんの増えた分ということが、輸送人員でいいますと5.5万人ぐらいの影響でございます。これに対して第1四半期の粟生線の増加数と

というのが2万7,000人ということですから、5.5万人ゲタをはかせていただいて、2.7万しか増えてないということですから、定期と定期外、ちょっと厳しい状況だなということがみてとれるかなと思います。コメントに書いてますように、それを除いたベースでは定期外、定期とも各月で対前年度を下回っておりまして、今年度は厳しいスタートとなっています。昨年度が天候に恵まれたり、日並びに恵まれたり、そういった要因で非常に前半いい数字が並んでおりました。その反動もございまして、昨年度と比べるとそういったことになっている。

ただ、定期に関して言いますと、今度は路線別でみた場合ということで見ますと、有馬線が-2.2%。粟生線が-1.5%。これに対して三田線が+0.9%の、公園都市線が+4.1%ということで、やっぱり沿線ニュータウンの開発時期、これが早かった地域においては減少傾向に歯止めがかからない。一方、三田線、公園都市線等、いまだにミニ開発等住宅の張り付きがあるというところについては対前年でプラスを維持してるといったような状況が第1四半期の状況でございました。

以上でございます。

(会長)

御丁寧な説明ありがとうございました。報告事項でございますが、何か聞いておきたい、そういうことがございましたら御意見賜りたいと思います。

通勤、通学の減を何とか企画切符で補っている、また、それは数字上は先食いであって、今年度はそれがどうなるのかは予断を許さない状況である。

また、開発が早かった有馬線の方も減少傾向にあるので、併せて予断を許さないですよという、このような御報告だったと思いますが、特にございませんでしょうか。どうぞ。

(委員)

神戸電鉄さんはこの2つですね、神戸市さんのフリーパスと三木市のフリーパスが販売された段階で、全て乗ったものとして計上されたわけですか。

(委員)

そうです。

(委員)

それはおたくのことですけれども、そしたら実際には何も乗ってないわ

けですね。

(委員)

乗られた方もいますし、乗ってない方もおられます。

(委員)

乗らないまま、使われない方もいらっしゃるわけですか。

(委員)

おられる。

(委員)

乱暴なやり方でもないわけですか。

(委員)

捕捉の仕方がないので、こういうふうになっています。

(委員)

乗ってない、使われてないものはいくらというのはちゃんとカウントできますよね。

(委員)

1年間しか有効じゃないパスですので。

(委員)

分かりました。ということはテレホンカードとは違うという。

(委員)

違うということです。

(会長)

よろしいでしょうか。本当にこれは、前の時には議論になってたわけですが、どのようにこの利用者数を補足するのかという時に、いわゆる売却や購買時点で捉えざるを得ない。他にもいろんな捉え方あるんでしょうけども、なかなか難しいわけの中で、国へ報告しておられたりする時に、全国一律でこういう購買収入、購買時点収入と言うんでしょうか、そういう形で捉えられてるということでございます。本当にそれが利用増につながれば一番いいのはいいんでしょうけども。

それでは、この報告事項については終わらせていただきたいと思います。

## (2) 平成27年度の協議会事業等の実績について

(会長)

2点目の報告事項、これは資料6に基づきまして、昨年度の協議会事業等の実績報告をお願いしたいと思います。

(事務局)

それでは、協議会事業等の実績について御報告いたします。資料6を御確認ください。

こちらは協議会の地域公共交通総合連携計画に記載されております方針にのっとり実施している事業についての実績を一覧にしたもので、先に少し注意点を述べておきたいんですけども、各項目の頭に黒色の星マークが付いているもの、こちらにつきましては協議会における取組ではなく、沿線市などの独自施策として実施しているものです。また、実績値として人数を記載している部分もあるのですが、この人数につきましては従前からの神鉄の利用者、その置き換わりも含まれているということになりますので、施策や事業を行ったことによる利用者の純増ではないということに注意をお願いいたします。

これまでに、こういう形での協議会事業等の実績をあまりお示しできておりませんでしたので、今回27年度の実績と合わせて25、26年度の実績をお示しいたします。一つ一つ項目を見ていきますと時間がかかってしまいますので、抜粋して説明したいと思います。

まず、企画切符につきましては、方針1の他の公共交通に対する競争力の向上の部分、こちらに企画乗車券の販売推進であったりPR強化、そういった項目に、通年で販売している企画切符についてを示しております。

また、少し飛びますけども、方針3の地域間の各イベントとの連携強化、この項目に、例えば三木金物まつりの1dayパス、そういった企画イベントと連携した企画切符の販売実績を示しております。こちらの方針3、ここの部分に書いておりますイベントとの連携した企画切符の枚数のところを見てみますと、25年度が6,587枚、26年度が1,734枚と大きく減少しているように見えるんですけども、こちらは25年度の方には60周年の記念入場券の実績が含まれておりますので、こういった実績の数値となっております。

続きまして、方針2のところですけども、こちらにも上にパーク&ライド駐車場の年間の駐車台数を示しております。こちらの数字につきましては純粋な駐車台数ではなくて、粟生線を利用された方に対して駐車料金の

割引という制度を実施しておりますが、その割引を利用した台数でありまして、27年度につきましては1万7,000台を超えまして、非常に好調な利用状況であったと考えております。

続きまして、サポーターズクラブに関するところにつきましては、方針6の上の方に記しておりますが、会員数の実績につきましては形式上25年度に第2期の会員数を表記しております。第3期は26年9月から27年8月までの1年間の予定でしたが、昨年度会期を4月始まりに合わせるために、第3期を半年間延長しましたので、26年度と27年度の両方のところに第3期の数を記しております。こちら確認しますと、会員数減少傾向になっておりますが、その一方で会員による自主的な活動というものは拡大していつておりまして、会員数の下の行のところにも件数を示しておりますが、今年度も活発な活動をしていただいております、また報告事項の中にも触れさせていただきませんが、非常にありがたい活動をしていただいております。

続きまして、方針6の下段部分です。こちらにつきましては、さきほども説明の中にありましたけども、各市の利用促進につなげるためのパスの交付枚数等を記しております。神戸市におきましては27年度からシーパスインの交付を開始。23年度から三木市では福祉パスの交付を開始しております、当初三木市の場合、神鉄の8日間フリーパスと、神鉄以外の私鉄でも使えるすずらんカードを実施しておりましたが、26年度からはより神戸電鉄の利用促進効果につながる神鉄の8日間フリーパスのみを交付といたしております。このパスにつきましては27年度一旦交付を終了したところでございますが、今年度から新たに交付を開始しております。

また方針7、こちらにつきましては、まちづくりに関する項目を記載しております。この部分もなかなか数字にして表すことが難しい部分ではございますが、まちづくりと公共交通との関連、また今年度策定してまいります網形成計画におきまして、引き続きこちらについて考えていく、議論していく必要のある部分であると考えております。

いずれにしましても、この資料は各事業の施策の実績を表したものでありますので、今後これらの評価を行っていく上で網形成計画策定後、どんな事業を実施していくのか、継続していくのか、もしくは見直す、廃止するのかといった点を考えていく点で、こういった評価、実績というものを確認していくことが必要になってくると考えております。

以上で、協議会事業の実績についての報告を終わります。

(会長)

はい、ありがとうございました。報告はいいんですけど、これは、検証はどうなの。このベースに今後また検証するという、そういうふうな理解

でよろしいですか。ちょっとそこが分かりにくかった。

(事務局)

これらの実績の検証につきましては、本年度、網形成計画を策定、その検討部会で策定をしまいでまいりますが、その中で現連携計画の取組の評価というものについては取り組んでいきます。効果が少ないと考えられる施策については、その原因を分析させていただきますし、課題については形成計画の策定に織り込んでいきたいというふうに考えております。

(会長)

ありがとうございます。

(委員)

よろしいですか。方針1の他の交通機関に対する競争力の向上という項目で、おそらくカムバック補助金も、これも対象になってるのかなと思うんですが、それは28年度も実施しているんですけど。

(事務局)

カムバック補助金は28年度も実施しております。

(委員)

分かりました。でしたらちょっと私、バス事業者として協議会の委員に参画させていただきましたので、この内容について同意したという責任を感じるところが出てくると思いますので、ちょっと一言だけお話しさせていただきますと、カムバック補助金の駅構内とかに張ってありますパンフレットを見てみますと、バスの定期券をお持ちいただいて、それを証明にバスから鉄道に乗り換えていただくと補助金が出ますよということで、月極駐車場契約書やバス定期券でもそれが証明されます、オーケーですよということで、あからさまに書いてあります。バス事業者として、この協議会、参画した以上、その内容についてはいかなもんなかというところで意見させていただきます。

(会長)

まず、今の御意見に対する回答の前に、そのカムバック助成の実績はどうなってるのか。

(事務局)

カムバック補助金の実績につきましては、方針3の一番上のところにエ

コ通勤制度と書いておりました、25年度が31件、26年度が5件、昨年度は0件という状況です。

(藪本)

0件ということに対してどういう評価をされているんですか。それも踏まえて、今の御回答をしていただければと思います。

(事務局)

カムバック補助金につきましては0件ということで、実績が出ていない状況です。〇〇委員の方からも御意見がございましたけれども、バスからの転換ということで、そのあたりの御意見がございました。これにつきましては、連携計画が28年度に終了いたしますので、この制度につきましてもそこで一旦継続するかどうかということについては慎重に判断をさせていただきたいというふうに考えております。

(会長)

何を言うてはるか分からへん。慎重にって、どういう意味で慎重なのか。もう少し具体的に言ってください。

(事務局)

結果は明らかに効果がないというところが出ております。では、なぜ効果がないのかというところの検証については、まだ、今、至っております。現在やはり、いろいろずっと継続的に数年間施策をみてまいりましたが、やはり数字的に下がってる部分もあるというふうなことで、全体的にやはり何か制度、あるいはそのあり方について見直す必要がある。例えばカムバック補助金ですか、については、先ほど〇〇委員も言われたように、バスと連携した上での補助金とするのか、した場合、仮にそれが逆に足かせになって、この制度を利用されないということもございます。ですので、そこは慎重に考えさせていただきたいと思っております。ただ、やはり数字が表してるとおりにあまり効果が、0件ということは効果がなかったということですから、こういった施策については厳し目の目を見て、廃止をするなりは考えていきたいと思っております。

実は三木市の方では、これとは別でフレッシュマンという別の定期助成なんかもしております。これについては一定の効果が上がっておりますので、例えばそれとリンクしたような形の新たな補助制度ができないかというのも併せて検討していきたいと考えております。

(会長)

〇〇委員、いかがですか。御意見あれば言うてくださいよ。

(委員)

お互いに切磋琢磨できますように、行政の方におかれましては平等にみていただきたい。

(会長)

見直しの時期はいつなんですか。28年度となっておりますが。

(委員)

そうですね、今年度網形成計画を策定をいたします。その中で当然こういうソフト部分の新たな施策というのも提案していく必要がございますので、その中にこれを書き込んでいくのかということも含めて、検討部会やっておりますので、その中で十分話をしていきたいと考えております。

(会長)

他にこの報告事項の2番目につきまして、御質問等ございませんでしょうか。

それでは、さきほど御意見出ておりましたが、カムバック補助金のみならず、他の施策につきましても検証というものを部会の中でも検討をいただき、それを網形成計画の方に具体的に反映していく。その時にはこの協議会の方で議論をさせていただきたいということでございます。

### **(3) 平成28年度の協議会事業の取組状況について**

(会長)

それでは資料7に基づきまして、今年度の協議会事業の取組につきまして、事務局から御説明をお願いします。

(事務局)

それでは協議会の取組状況について御報告いたします。資料7番を御確認ください。時間が限られておりますので、特に利用促進に係るものや地域の皆様と協働して取り組んでおります事業について、御報告させていただきます。

2ページを御確認ください。モビリティ・マネジメントといたしまして、今回「神戸電鉄粟生線 R i n a n a G O ! 」という応援乗車イベントを、こちらに書いております主催の各団体さん、どうゆうノウさんであったり、NPO法人さんが実施されまして、協議会としても協力を行いました。当

日、同時開催のサプライズライブに合わせまして、出演アーティストとともに会場であります三木駅まで粟生線を一緒に乗車していただくというようなイベントとなっております。普段粟生線に乗車しないような域外の方を対象としたもので、約15名の方に参加いただきました。

また、その下の3番ですけれども、粟生線のことを考えるワーキンググループに向けまして、下記の日時において三木の老人クラブを対象にワーキンググループの呼びかけを行っております。引き続き開催に向けて声かけ等を行っていきたいと考えております。

続きまして3ページをお願いいたします。地域の方と協力して利用啓発を行うようなイベントを、「粟生線乗ろうDAY!」というものをしておりまして、今年度まだ開催の実績はありませんが、9月18日に三木市の緑が丘で実施されます。緑が丘日曜マルシェさんさん市に協議会のブースを出店するとともに、主催の実行委員会の協力のもと、粟生線に乗車して参加していただいた方にお楽しみ抽選をしていただくような、そういったことを考えております。

続きまして4ページをお願いいたします。こちら粟生線サポーターズくらぶについて記載しておりますが、今年の4月から第4期の会員を募集しております。7月末現在で正会員、家族会員が1,345人、特別会員が累計で588口という状況でございます。また、会員の内訳等につきましては最終の9ページに記載しておりますので、また御確認をお願いいたします。引き続き、会員数の増加に向けて呼びかけを行っていきたいと考えております。

また、サポーターズくらぶの会員の方の活動についてですが、昨年度に新たに就任いただきました4名の運営委員の方々が中心となりまして、活動をしていただいております。まず新たなポスターの作成ということで、これまでのサポーターズくらぶのポスターとは違った新しい視点でのポスターを作成しております。粟生線のための活動を呼びかけていただいております。

続きまして、会員の呼びかけによるウォーキングイベントということで、「ブラ歩」というものが実施されております。6月に第1回、8月に第2回が行われております。続いて10月には第3回が開催予定されております。こうべ環境未来館をめぐるコースとなっておりますので、こちらも御紹介させていただきます。

最後にサポーターズくらぶの活動としまして、新聞記事にもこちらはなっておりますので御存じの方も多いかと思いますが、粟生線の駅の風鈴装飾が実施されております。こちら、沿線の住民の方などにお手持ちの風鈴の寄贈であったり、粟生線の応援メッセージをお願いいたしまして、粟生線の主要駅にそれを設置して、粟生線の利用者や沿線を訪れる方々への

おもてなしが8月末まで実施される予定ですので、こちらもぜひ御確認をお願いいたします。

続きまして、6ページをお願いいたします。6ページ、企画切符や神戸市、三木市で実施しております利用啓発切符の発売状況を記載しております。御確認ください。また夏の時期に毎年おもてなしきっぷを発売しております。こちらも現在発売中でございます。本日、お渡ししました資料におもてなしきっぷのチラシを配付しておりますので、また御覧いただきまして、御利用いただけると幸いです。

最後に7ページ、8ページにパーク&ライド駐車場の利用状況をお示しております。現在のところ、駐車台数及び神鉄利用による駐車料金の割引の利用率、両方とも好調でありました昨年度と同様な推移をしております。引き続き多くの方に利用していただいていると考えております。

端折った説明でしたけども、以上で協議会の取組状況についての報告を終わります。

(会長)

ありがとうございました。今年度の取組状況につきまして、何か御質問ございませんでしょうか。

#### **(4) 「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」の素案検討の進捗状況について**

(会長)

特に御質問ないようでございますので、それでは資料8に基づきまして、いわゆる法定協として地域公共交通網形成計画、〇〇先生を部会長にやっていた中で、現時点での素案の進捗状況、これについて御報告をいただきたいと思っております。

(事務局)

三木市の交通政策課の〇〇でございます。座って説明させていただきます。

お手元の資料8を御覧ください。この協議会につきましては、4月25日に警察関係者様、バス事業者様、道路管理者様に加わっていただきまして、法定協議会となりました。その後、地域公共交通網形成計画の策定に関しまして、実務的な部分について、より綿密に協議を行っていただけるように部会を設置いたしました。部会の概要としましては、2の(1)、活性化協議会の部会として設置いたします。組織としましては、〇〇神戸大学学長顧問に部会長になっていただきまして、御覧の委員の皆様とオブザーバー

の方々に加わっていただいております。

ページめくっていただきまして、8-2でございます。調査検討内容につきましてはアからオまでございまして、現在の連携計画の評価、イにつきましては公共交通の現状の整理、ウにつきましてはさまざまな条件下での沿線公共交通の将来予測分析、エ 沿線公共交通網の将来の姿の検討、オ 最後に形成計画の素案の取りまとめを行います。

(4)スケジュールにつきましては、第1回目の7月15日に開催いたしております。1回目の実施概要としましては、三木の教育センターで行いまして、規約の承認、部会長の選出、調査検討内容の確認を行いました。今後9月頃に第2回、10月頃に第3回、12月頃に第4回、来年2月頃に第5回の開催を予定しております。

以上でございます。

(会長)

もう少し具体的に説明していただけませんか。大事なところですので。

(事務局)

先月の部会におきましては、第1回の部会が行われまして、正司部会長の方になっていただきまして、第1回目の部会を開催いたしました。今後、9月頃に連携計画の評価と現状の整理を行います。それまでの間、この業務をコンサルに委託しまして、調査検討を行ってまいります。業者決定後、実務レベルで打合せを行いまして、9月末の第2回目の部会を開催の予定をしております。その後、10月頃に将来予測分析等を行いまして、12月頃に将来の沿線公共交通網の姿の検討を行います。10月から12月頃の次の協議会におきまして報告等を行いまして、最後、来年の2月頃に第5回目で形成計画の素案の取りまとめで最終調整を行う予定にしております。

(会長)

はい、ありがとうございました。

この部会の進め方、次回の協議会、いつ頃予定されてますか。

(事務局)

次回、協議会は11月ごろに予定をしております。ちょうど第3回の部会が終了する前後かなと考えております。その中で中間報告的にやらせていただきたいと思います。このたびの報告につきましては、いわゆる規約の承認、それから部会長の選任、それから今後のスケジュールということで、事務的なことだけしかまだ議論ができておりませんので、次回か

ら本格的にいろいろな資料等々を収集いたしまして、実際に検討に入っていくということ。それに加えて、先ほど〇〇君説明をいたしました沿線市様の方には負担金をちょうだいし、国の方からも補助金をいただいております。それを原資にコンサルタントに委託をし、必要な資料収集を行っていくということでございます。

(会長)

この部会の進め方、これにつきまして何か御意見、特にございませんでしょうか。

本会の法定協議会への移行に伴っての1つの目玉的な中核的な部分を実施してまいります。それぞれ沿線市の計画との整合性というものも問われてくるわけでございますし、いろいろ現状分析、多大な資料もあるということですので、事務局だけでも大変だということもありまして、一部民間のお力もお借りしながらやっていくということでございますけれども。

特にないようでございますので、先生、よろしいですか。

(委員)

捕捉することは大してないです。1回目でしたので、3市さんの総合計画、将来計画における方向性の確認をさせていただいて、どの市さんも公共交通の大切さを認識されてますので、そこのところは調整しなくていいということは確認できました。そこから先、現状データ、それから将来の姿を分析するにはそれなりのマンパワーが必要ですので、なかなか皆さん方それぞれでそれ以外も仕事をお持ちですので、その応援のために専門家集団にも手伝ってもらおうという形の確認をしました。

それと後、供給者と計画者がこの委員のほとんどで、会議の場でもあったんですが、〇〇委員は言ってみれば利用者の方ですが、とりあえずそのデータ解析とか非常に技術的なところでとりあえず議論して、骨格を作った後、さきほどありましたように、秋頃に、ここはかなりの利用者の方々が来ていただいておりますので、ここで最終的に決めることになると思いますので、そこで出すことによっていろいろな御意見をいただいて、また持ち帰って検討するというプロセスになるということも確認させていただいたところであります。既に本日もいろいろこの素案部会の方に検討するテーマも投げられておりますので、それもできるだけうまく処理していきたいと思いますが、そんな感じです。

(会長)

ありがとうございます。一番述べていただきましたかったことを事務局に変わって述べていただいております。前々回も議論が出てたこ

とでございますけど、基本的には協議会で決定をいたしていきますので、部会での、いろいろ詰めていただいた内容、特に中間報告をいただく、次の、今年度に入りまして3回目、11月ということが事務からあったわけですが、その場で次回にはこの中間報告のような内容につきまして報告時間を割かさせていただく中で、基本的には協議会が決定していくんだという形で進めさせていただきたい、このように思っております。

#### **(5) 神戸電鉄木津駅と神戸複合産業団地を結ぶ社会実験バスの運行開始について**

(会長)

特に他にないようでございますので、最後の報告事項5点目。木津駅と複合産業団地を結んでおります社会実験バス、これにつきまして御報告をいただきたいと思えます。

(委員)

神戸市の〇〇でございます。最後にチラシを入れさせていただいております、タイトルとしまして、神戸電鉄木津駅から複合産業団地、木津駅の南側で産業団地の今整備をしておりますけども、あらかた企業の張り付きといいますか、進出が整ってきましてですね、270haという非常に大きな産業団地でございます、駅から従業員の方の送迎バス、無料のバスを実験的に10月3日から3か月間、12月28日まで、平日のみでございますけれども、運行してですね、利用状況、少しでもですね、今、大半がマイカーで通勤されておられる方が多いんですが、少しでも神戸電鉄の利便性を向上させて、公共交通に転換させていただければというふうな試験を行いますので、当協議会の活動とは直接関係ございませんが、神戸電鉄の利用促進につながるものということで報告させていただきます。

以上です。

(会長)

ありがとうございます。利用促進につながっていく社会実験を行っていただいておりますことを本当に感謝を申し上げたい、このように思っております。この無料実験バス運行につきまして、何かお尋ねしたいことがありましたら御発言いただければと思えます。

特にないようでございますので、今日予定いたしておりました議事、ないしは報告事項はこれにて終わるわけでございますが、せっかく年4回の会議でございますので、この際、何か御発言等ございましたら承りたいと思えますが、どうぞ。

(オブザーバー)

すみません、近畿運輸局です。さきほどの議事の2号の国への要望のところでもちょっとお願いがございます。兵庫県の方から地方創生の観点から入れていただきたいという御意見いただきましたけれども、地方創生の交付金を増やすとかという議論もあるのかもしれないんですけども、今年度当初予算ですね、内閣府の方で1,000億円予算を積んだ形で、地方創生推進交付金という形で今、執行段階に来てるかと思えます。これについてはそもそも地方版の総合戦略、この取組について投資をするという趣旨で交付金が創られるということですので、各市におかれまして、また県におかれましては交通に関する施策ですね、これに活用していただければと思いますので、よろしく申し上げます。

(会長)

ありがとうございます。いわゆるこの地方創生交付金という形で、これにつきまして第2次募集ということもあるということで、それなりの市や県においても再度進めておるところでございます。また、今度の新しい補正予算という中でも、800ないし900億円の財源で取ってくれるところもありますので、せっかくこの機会に国がいろいろお考えいただいておりますので、そういった交付金等の有効活用というものを考えていったらということの非常にありがたい、ありがとうございます。

他にないでしょうか。それでは、今日、今年度2回目になります協議会、これにて閉じさせていただき、事務局の方にバトンタッチしたいと思います。

## 5 閉 会

(事務局)

では会長、会議進行どうもありがとうございました。

以上をもちまして、全ての議事、報告事項等が終了いたしました。これをもちまして第28回神戸電鉄粟生線活性化協議会を閉会をいたします。今後とも皆様の粟生線活性化事業につきまして、何とぞ御協力をいただきますようにこの場をお借りしまして改めてお願いをいたします。

本日はどうもありがとうございました。