

第32回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：平成29年8月9日（水）
10:00～11:30
場所：三木市役所 5階 大会議室

1 開会

（事務局）

失礼いたします。定刻となりましたので、ただいまから第32回神戸電鉄粟生線活性化協議会を開催いたします。

私は、協議会事務局の三木市まちづくり部長の〇〇と申します。よろしくお願ひいたします。

本日は公私御多用の中、協議会のほうに御参集いただきましてありがとうございます。

2 委員の交代

（事務局）

初めに、今回の協議会に新たに参画をいただいております委員の方を御紹介いたします。

まず、協議会会長の仲田一彦三木市長でございます。

（会長）

三木市長の仲田です。よろしくお願ひします。

（事務局）

次に、三木商工会議所副会頭、〇〇様でございます。

（〇〇委員）

副会頭をやらせていただいています。それから、粟生線は年100回くらいは乗るヘビーユーザーでございますので、ひとつよろしくお願ひいたします。

（事務局）

次に、小野商工会議所副会頭、〇〇様でございます。

（〇〇委員）

よろしくお願ひします。今まで専務理事の〇〇が来ておりましたけれども、今回から交代させていただいて出席させていただきます。私はちょうどこの正面に見えてます丘の上の小野匠台の工業会の理事長を仰せつかっておまして、今回その資料の中にもございますけれども、小野市とともに神戸電鉄を使っていこうという運動を展開しておりますので、今後ともどうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局)

ありがとうございます。

次に、本日の委員の出欠について、御報告を申し上げます。

本日につきましては、〇〇委員並びに〇〇委員の2名の御欠席でございます。続きまして、オブザーバーにつきましては〇〇オブザーバー、〇〇オブザーバー、この2名の方々が御欠席となっております。

なお、協議会の委員につきましては25名となっております。本日の出席委員につきましては21名でございます。過半数以上の出席がございますので、協議会規約第8条第4項の規定によりまして、本会議は成立していることを御報告いたします。

それでは、議事に入りたいと思います。議事の進行につきましては、会長の仲田三木市長、よろしく願いいたします。

3 議 事

議事1号 神戸電鉄粟生線活性化協議会規約の変更について

(会長)

それでは、会議の式次第に沿って進行いたします。

まず、議事事項の審議に入りたいと思います。議事第1号「神戸電鉄粟生線活性化協議会規約の変更」について、事務局より説明をお願いします。

(事務局)

失礼いたします。事務局三木市で交通政策課長をしております〇〇と申します。どうかよろしく願いいたします。以下、座って失礼をいたします。

お手元の右肩に資料1と書いてあるものを御用意いただきたいと思えます。「神鉄粟生線活性化協議会規約の変更について」というところがございます。まず、1-1ページ目にありますとおり、平成28年度末をもちまして神戸電鉄粟生線地域公共交通総合連携計画、旧の計画でございますが、その計画期間が28年度末をもちまして満了いたしましたことから、現在の実情に合いますように当協議会規約を変更させていただきたいと考えております。

主な変更箇所につきましては、連携計画に関する事項を削除するというものでございまして、1枚めくっていただきまして、ページ1-2ページにございます規約案の新旧対照表を載せております。左側が旧の情報。そして、右側が新改正案の情報ということでさせていただいております。

まず、第1条、これは協議会の設置に関する条項でございますけれども、こちらにつきましては、旧の連携計画というところ、そちらの条項を削除いたしまして、形成計画の作成に関する協議及び形成計画の実施に係る連絡調整を行うため協議会を設置するというところで書きぶりを一本化したところでございます。

続きまして、その下の第3条というところでは、これは協議会の業務に関わる内容を規定したものですけれども、こちらにつきましても左にありますとおり、旧の連携計画に関する4つの条項を削除いたしまして、形成計画に該当するものを新たに規定し直したということでございます。

それから、次の第8条、それから14条につきましては、細かな修正でございまして、このたびの改正に併せまして改正をさせていただくというものです。

第8条につきましては会議の形態につきましても条項ですが、いわゆる「召集」という字句につきまして、従来「召し集める」ほうの「召集」でしたけれども、このたび「招き集める」ほうの「招集」にさせていただきたいと考えております。一般的に会議等を招集する場合にはこの「招き集める」ほうの「招集」が一般的でございますので、このタイミングで併せて改正をさせていただくというものでございます。

それから最後、第14条、こちらにつきましても財産の取得及び移管といったものを規定した情報でございますけれども、旧のところ「地域公共交通活性化・再生事業費補助金等」ということで補助金名称が書かれておりますけれども、こちらの国の補助メニューが従来古いほうの補助メニューが残ったままということでございましたので、今後、国のほうでいろいろ改正等があった場合にも対応できるよう、国庫補助金等ということで書きぶりを改めたいと考えております。

続きまして、1-3から1-5ページにつきましては、このたびの改正内容を溶け込ませた全体の規約を載せておりますので御覧いただきたいと思っております。

それから、1-5ページの附則ということとさせていただきます。附則の部分につきましては、今、日付は空欄となっておりますけれども、本日議決をいただきました後には本日の日付をもって規約を変更させていただきますと考えております。

議事事項につきましては、事務局からの説明は以上でございます。よろしく願いいたします。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、議事事項の神戸電鉄粟生線活性化協議会規約変更の件について何か御意見はございませんか。よろしいですか。

(会長)

ないようでしたら、この規約変更について御承認いただけますでしょうか。(「異議なし」の声あり)

ありがとうございました。異議なしの声をいただきましたので、規約変更については承認をされました。

議事 2 号 平成 2 8 年度の協議会の事業報告について

議事 3 号 平成 2 8 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)

続きまして、第 2 号「平成 2 8 年度の協議会の事業報告」及び議事第 3 号「平成 2 8 年度の協議会の歳入歳出決算及び監査報告」については相互に関連する内容でありますので、一括して審議をしたいと思っております。

それでは、2 8 年度の協議会の事業報告及び 2 8 年度の協議会の歳入歳出決算について、事務局から説明をお願いいたします。

(事務局)

続けて失礼をいたします。

お手元資料の資料 2 というものを御覧いただきたいと思っております。議事の 2 号、2 8 年度の協議会の事業報告ということで整理をさせていただいております。従来の連携計画に基づく取組の表に基づきまして、改めて 2 8 年度の協議会の取組の整理をさせていただきました。時間の関係上、全てについては言及できませんけれども、主な取組について御報告をさせていただきます。

まず 2 - 1 ページです。方針 1、ピンクで網掛けしている項目のところですが、**「他の交通機関に対する競争力の向上」**というところで、事業の②**「割引制度等の充実」**というところがございます。まず、三木市におきましては神鉄福祉パスの販売というところがございます、平成 2 8 年度から神鉄福祉パス 8 日間乗り放題のパスですが、こちらの制度を再開いたしましたところがございます、2 8 年度の交付枚数、発売枚数といたしましては、そこに記載のとおり 2, 7 0 2 枚ということになっております。

続きまして、その下です。神鉄シーパスワンの発売というところがございますけれども、神戸市さんがやっておられます取組です。平成 2 8 年度から従来の神鉄シーパスワンに加えて、神鉄シーパスワンプラスというものを発売されております。神戸高速線への有効区間を拡大したシーパスワンプラスというものの発売を新たにされておられまして、発売枚数の総数といたしましては、そこに記載のとおり 3 0, 9 8 9 枚となっているところでございます。

次にその下、事業の③とあります**「ダイヤの改善・運行本数見直し等の運行改善」**というところがございます。まずは、その中で**「速達性向上の検討」**というところがございますけれども、本年 3 月 2 5 日の改正がございました。平日朝のラッシュ、午前 6 時台の普通列車 1 本を急行列車に種別変更、所要時間の短縮を図ったという改正がございました。粟生一新開地間で約 7 分の時間短縮というダイヤ改正でございました。

それからその下になりますけれども、「適正な運行形態の検討」というところにつきましては、これも同じく本年3月25日には昼間時間帯ではありますけれども、西鈴蘭台から志染間の上下線各10便の減便といったものがございました。

それから、そのページの一番下、事業の⑤というところ、「快適な駅・車内空間づくり」というところがございますけれども、その一番下、「快適性向上のための駅施設・車内空間の改善」というところでは、これは三木市の事業になるんですけれども、平成28年11月には志染駅前に市民トイレを新設をいたしたところでございます。

次、ページをめくっていただきまして、2-2ページをお願いいたします。

方針の(2)「駅勢圏の拡大」というところに入りますけれども、まずは事業の①というところ、「パーク&ライド用駅前駐車場の活用」といったところの御報告ですけれども、パーク&ライドの促進というものを取り組んでおります。28年度、駅前駐車場の利用状況につきましては記載のとおりでございます、合計台数は31,680台ということでございまして、27年度の31,235台に比べまして445台の駐車台数が増加しているという実績でございました。

それからそのページの事業の②「バスとの効果的な接続」というところでございますが、その中で「駅へのアクセスバスの検討」というところがございます。これはまた後ほど報告事項におきまして神戸市さんのほうから御報告があると思っておりますけれども、社会実験という形で木津駅から神戸複合産業団地への社会実験バスの運行をされておられます。こちらについては、また後ほど御報告がございます。

それから、同じページの一番下、方針の(3)「定期利用者と交流人口の拡大」というところの一番下のところですね。「ギャラリーートレイン等の拡充」ということで、本年度におきましても記載のとおりさまざまな特別仕様の列車を運行いたしたところですよ。とりわけ、本年の3月11日につきましては、既に協議会等でも御紹介をさせていただきましたけれども、貸切列車、列車を貸し切りまして「山田錦まつりへGO!!」ということで、地域イベントと連携した取組を実施いたしたところでございます。

続きまして、ページをめくっていただきまして2-3ページをお願いいたします。

事業の③「地域間の各イベントとの連携強化」といったところがございます。その中で、「粟生線乗ろうDAY!プログラム」ということで書かせていただいております。皆様も御存じのとおり、粟生線の利用促進でありますとか、あるいは利用啓発でありますとか、そういったイベントを開催するに当たりまして、地域住民の皆様と一緒に企画あるいは開催をしていくと、そういったイベントでございまして、28年度につきました

でも右側に記載がございますように、さまざまなイベントの取組をさせていただきますところがございます。

それから同じページの事業の④「沿線地域における観光資源の魅力的な活用」というところで、鉄道を利用した旅客誘致企画の実施というところがございます。そこの右側にもありますように、本年の3月11日につきましては、「スマホde山田錦の郷めぐりスタンプラリー」といったことで、山田錦まつりと絡めましてこういったスタンプラリーも実施をいたしたというところがございます。

続きまして、ページをめくっていただきまして、2-4ページをお願いいたします。方針の(4)「公共交通優先利用行動の喚起」というところですが、その中の事業の③「沿線自治体職員等による公共交通利用率先行動」というところがございます。こちらにつきましては、自治体等の職員、出張の際に神鉄の回数券等を購入いたしておりますが、その実績につきましては28年度、これは三木市の数字でございますけれども、1,071枚ということで実績が上がっております。

それから、その下、方針の(5)「安全で安定した鉄道輸送サービスの確保」といったところがございます。その中の事業の①「国庫補助制度も活用した鉄道施設の効果的な更新等」というところがございます。こちらにつきましても国、県、そして神鉄の沿線市によります協調補助という形で28年度におきましては4億5,300万円の支援をいたしたというところがございます。

それからその下です。方針の(6)とあります「沿線住民との協働と沿線住民の主体的な取組・参画」というところがございますけれども、「粟生線サポーターズくらぶの会員数」というところがございます。こちらにつきましては、28年度1,397名の方の会員がございました。

それからその下、サポーターズくらぶの加盟店ということでございます。こちらにつきましては52店舗ということで実績が出ているところがございます。

それから、この資料の最後になりますけれども、2-5ページをお願いいたしたいと思っております。

方針の(7)「駅を中心としたまちづくりの推進」というところがございますけれども、そこに記載のとおり、いわゆるハード面の整備、神戸市さんのほうで取り組まれております鈴蘭台駅前再開発工事等につきましては、28年とも引き続き事業を推進中ということで書かせていただいております。

それから、そのページの欄外になりますけれども、「神鉄粟生線地域公共交通網形成計画の策定協議」ということで、こちらも報告をさせていただきます。活性化協議会におきまして4回、形成計画の素案検討部会にお

きまして4回、それぞれ開催いたしまして、協議会におきまして形成計画の策定について協議をしていただき、形成計画の策定につなげることができました。

以上、はした説明になりますけれども、事業実績とさせていただきます。

続きまして、お手元の資料ー3でございます。平成28年度の協議会の歳入歳出決算の説明をさせていただきます。

まず、協議会の決算額でございます。歳入につきまして、まず科目1「負担金」、こちらにつきましては決算額1,422万2,628円となっております。これにつきましては神戸市、三木市、小野市、そして神戸電鉄の協議会への負担金ということになっております。

それから、2「補助金」及び3「繰越金」につきましては、決算額はゼロです。

4の「諸収入」につきましては、預金利息といたしまして86円の計上がございます。

歳入決算額の合計といたしましては、1,422万2,714円ございました。

一方、歳出のほうです。

科目1「運営費」につきましては、協議会を28年度は都合4回開催をいたしておきまして、41万6,828円となっております。いわゆる協議会を運営するための経費でございます。

それから、2「事業費」といたしましては、決算額1,380万5,884円となっております。さきほど一部ではございますけれども28年度の事業報告をさせていただきました。これらの事業の実施に要した経費ということで御理解をいただきたいと思っております。

それから、3「返還金」につきましては、決算額ゼロ。

4の「繰越金」につきましては2円計上しておきまして、これは翌年度へ繰越しをいたします。

それから5の「予備費」につきましては、決算額はございません。

以上、合わせて歳出の決算額の合計といたしましては1,422万2,714円となっております。

続きまして、ページをめくっていただきまして3ー2ページでございます。協議会の特別会計の歳入歳出決算でございます。28年度の当初に当たりまして、28年度につきましては形成計画を策定していくということでございました。形成計画を本来策定しようとする沿線3市が負担すべき経費となっておりますので、従来のさきほどの本会計とは別に区分をいたしまして、28年度に限りましては特別会計ということで別に予算を置いたところでございます。

その決算額といたしましては、まず歳入です。

1の「負担金」といたしましては236万3,058円。これにつきましては沿線3市の協議会の負担金でございます。

次に、2「補助金」につきましては570万円です。これは形成計画の策定に当たりまして、国からの補助金の収入がございました。この決算額となっております。

3の「繰越金」につきましては、決算額はゼロ。

4の「諸収入」につきましては、預金利子として16円の計上がございまして、歳入の合計といたしましては806万3,074円という実績になっております。

一方、特別会計の歳出でございます。

1の「運営費」につきましては、決算額10万3,474円となっております。部会を4回開催いたしました。その運営に係る経費でございます。

2の「事業費」につきましては、795万9,600円となっております。形成計画の策定に当たりまして、要した経費の決算額でございます。

3の「返還金」、それから4の「予備費」につきましてはそれぞれゼロということで実績はございません。

以上、歳出の決算額合計といたしましては806万3,074円となっているところでございます。

以上、28年度の事業報告並びに歳入歳出決算の状況につきまして御報告をさせていただきます。

(会長)

ありがとうございました。

続きまして、監査報告を神戸市の〇〇監事からお願いをいたします。

(〇〇委員)

監事を担当させていただきます、神戸市の〇〇でございます。よろしくお願いたします。

お手元の会計監査報告書に基づきまして、説明させていただきます。

平成28年度神戸電鉄粟生線活性化協議会歳入歳出予算について、決算書と証拠書類等と照合した結果、いずれも適正に管理され、違算なきことを確認しましたので、ここに報告いたします。平成29年8月3日、神戸電鉄粟生線活性化協議会会長職務代理〇〇様、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)

ありがとうございました。

それでは、まず議事第2号「平成28年度の協議会の事業報告」について何か御意見はございますでしょうか。

よろしいですか。

ないようでしたら、28年度の事業報告について、御承認をいただけますでしょうか。（「異議なし」の声あり）

異議なしといただきましたので、28年度の事業報告については承認をされました。

続きまして、議事第3号「28年度の協議会の歳入歳出決算及び監査報告」について、何か御意見はございますでしょうか。

（〇〇委員）

すみません、ちょっと。

（会長）

どうぞ。〇〇委員。

（〇〇委員）

初めてなものでちょっと教えてください。

負担金のところなんですけれども、こういうものは大体予算と決算がびったりきそうなもんなんですけれども、特に特別会計のほうで大きく変わってるんですけども、これは何か実際使ってみて、それに応じて負担金を決めるというようなやり方をやっておられるのでしょうか。これが1点目の質問です。

それから2点目の質問は、同じく特別会計の中の歳出の事業費ですね。計画策定事業に約800万ほどかかっているんですけども、具体的な支出項目のうち最大のものは何なのか一つ教えてください。

以上2点お願いします。

（会長）

ありがとうございました。

それでは、事務局より説明をお願いします。

（事務局）

まず1点目の予算額と決算額との差額についてという御質問かと思えますけれども、こちらにつきましては形成計画を策定するに当たりまして、各市ともに予算を置いたところなんですけれども、まずどれぐらいの事業費がかかるものかということがやはり過去に事例がないような状況でございましたので、ある程度の見積もりの上で置いた状況というのがございます。それで実際に事業を進めていく中におきまして、ある程度低い価格で事業進行ができたということがございましたので、その事業費に見合う形でそれぞれ3市が負担したというところでございます。

それから2点目の御質問の件でございまして、事業費の約800万の金額というところでございます。これに当たりましては、神鉄のいわゆる状況分析であるとか地域の分析であるとかさまざまな分析に当たりまして、実は調査業務の委託ということでプロの専門集団のほうに委託をしたところでございます。その委託費がここで挙がってます約800万とい

うことになっておりますので、基本的にはその経費以外は支出はないという
ことで御理解いただきたいと思います。

(会長)

〇〇委員、よろしいですか。

(〇〇委員)

ありがとうございました。

(会長)

他に御意見はございますでしょうか。

ないようでしたら、平成28年度の歳入歳出決算及び監査報告について
御承認をいただけますでしょうか。(「異議なし」の声あり)

(会長)

ありがとうございます。異議なしの声をいただきましたので、この案件
についても承認をされました。

議事4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)

続きまして、議事4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、まずは事務局から説明をお願いします。

(事務局)

お手元の資料-4を御覧いただきたいと思います。

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という
ことをございまして、協議会におきましては昨年度28年度に引き続きま
して、引き続き、国のほうへ要望活動を実施してまいりたいと考えており
ます。

29年度におきましては、形成計画に基づく新たな取組をスタートさせ
た初年度であると、そういったこと。それから、これは本年の2月の協議
会のほうでも報告をさせていただいたところですが、29年度以降
の粟生線への支援といたしまして、国庫補助を活用した支援というものを
挙げさせていただきました。これにつきましては、粟生線の運行上の課題
となっておりますいわゆる老朽車両の更新、そちらを重点的に推進してい
こうというものでございますが、そういった事情がありますことから、平
成29年度につきましても国へ要望させていただくということについては
非常に意義があるというふうに考えているところでございます。

まず4-1のところ、1「要望の主旨」というところでございます。こ
ちらは非常に大事なところでございますので、読上げをさせていただき
たいと考えております。

国と地方が一体となり、中長期的な視点に立って地方創生に取り組んで

いる中、交通ネットワークの強化による地域間のつながりを確保し、相互連携や交流の促進を図ることがますます重要となっております。このためには、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、国に対し、次に掲げる内容について積極的な取組及び支援を要望いたします。

この要望の内容につきましては、大きく4つ掲げております。まずその1つ目といたしましては、鉄道安全輸送設備等の整備に対する支援制度を堅持し、国において十分な予算を確保していただきたいということでございます。地域住民の皆様が日常生活を営む上で必要不可欠となっております粟生線を確保するためには、その鉄道施設あるいは車両整備等の維持管理のための支援制度、こちらの堅持が必要と考えるところでございます。

それから、(2) 要望の2点目でございます。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)を図っていただきたいということでございます。こちらにつきましては、現在の国の補助対象が狭いということが一つ挙げております。現在、割引運賃を設定したりですとか、あるいは企画切符を発行したりですとか、そういった経費につきましては補助対象となっているんですけども、運賃割引を実施した場合、それに伴います減収分の補填につきましては補助対象外となっているところでございまして、粟生線の維持・存続のためには政策的な割引運賃のことも今後は検討していく必要があるかと考えるんですけども、そうした国の補助メニューが現在のところございませんので、そのような抜本的な対策もなかなか打てないのが実情といったところでございます。

それからもう一つ、補助対象の期間、それが短いところを挙げております。現状の制度におきましては、補助対象期間につきましては形成計画を策定したときから最大で2年間となっております。このため、この協議会に当てはめますと補助を受けられる年度といたしましては、来年度、すなわち平成30年度が最終ということになっております。しかしながら、粟生線の維持・存続に当たりましては、駅を中心としたまちづくりであるとか、あるいは地方創生によります人口の対策でありますとか、中長期的な視点をもって取り組まなければならない事業もありますので、現行の期間の延長を要望させていただくというものでございます。

それから要望の3つ目といたしましては、経営状況の厳しい路線に対し、赤字補填する新たな支援制度を創設していただきたいという内容にしております。委員の皆様も御存じのとおり、バスにつきましてはいわゆる運行赤字の補填分ということで補助制度があるんですけども、鉄道につきましてはそういった運行赤字に対します補填制度がないのが実情でございます。こうしたことから、バス交通に類似した赤字補填の制度を国へ要望し

てまいりたいと考えております。

最後の要望の4つ目といたしましては、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及び物資の円滑な輸送手段として必要不可欠な路線であることから、将来にわたる同線の存続について支援をしていただきたいという内容にしております。阪神・淡路大震災を経験しました我々にとりましては、大規模災害が発生した場合、多数の人あるいは物資を円滑に輸送できる手段を確保するということが極めて重要であると考えております。併せまして、大規模災害、南海トラフ巨大地震につきましても30年以内の発生確率が70%程度といわれているような状況におきまして、沿線鉄道の代替路線となり得る粟生線は極めて重要であると考えております。

そのページの項目の2「要望予定者」というところでございますけれども、協議会会長であります仲田三木市長を筆頭に、県、神戸市、小野市等の随行による体制で要望を考えております。

3の「要望予定先」といたしましては、昨年度に引き続きまして、国土交通省総合政策局、それから鉄道局、こういったところに要望を行ってまいりたいと考えております。

それから「要望時期」につきましては、現在調整中ではございますけれども、国の予算編成が本格化する前の段階、来月9月の下旬頃を予定しております。

資料の4-2から4-5までは要望書の素案となっております。時間の関係で逐一読上げはできませんけれども、若干の要望書の構成、作り等につきましても簡単に触れさせていただきたいと思っております。

4-3ページです。まずは神鉄粟生線ということで、いわゆる粟生線の概要を記載しております。粟生線につきましては、地域住民の通勤や通学等に利用されている鉄道であるということ。それから、JR加古川線、北条鉄道など、地域の民間鉄道と相互補完の役割を果たす広域的な鉄道ネットワークの一部として機能しているということ。それから、さきほども要望内容で触れましたけれども、災害等におけます他路線の代替機能の役割を果たす非常に重要な路線であるということ。しかしながら、近年の少子高齢化等の影響によりまして利用者数が年々減少しており、ピーク時に比べ半分以下といったような状況を記載しております。そのページの後段には沿線地域住民の取組ということで、沿線地域も主体となって利用促進、乗車運動等を展開してがんばっているというような内容を記載しております。

要望書の4-4ページに進みます。こうした協議会等による取組効果もありまして、利用者数は減少幅が緩和してきているというものの、現在も減少傾向にあり、引き続き、取組の強化が必要であるといったことを記載しております。

それから最後、自治体の支援ということにつきましては、沿線地域を中心に形成計画に取り組んでいくということ。それから、車両や鉄道施設等の更新、修繕につきましても引き続き支援をしているといったようなことを書かせていただきまして、さきほどの要望内容として申し上げた内容です、4－5ページへと続く構成にいたしております。

以上をもちまして、国への要望についての事務局からの説明とさせていただきます。

(会長)

ありがとうございました。

それでは議事第4号、この国への要望について何か御意見はございますでしょうか。

はい、〇〇副会長。

(〇〇委員)

ちょっと神戸電鉄さんも含めて、ちょっと確認も含めての質問ですけど、これ新型車両の導入計画がきちっと明確に、車両どれだけの、今現存の車両が何編成あって、新型車両どういうふうに導入していくのかというようなこと。

それから、新型車両を栗生線で要望して、活性化協議会のほうで運動して新型車両を国庫補助で入れていくんですが、それが三田線、有馬線にも車両が走ってるというふうに思うんですが、その費用負担との関係性等について、実務者会議でいろいろ議論されてると思うんですけども、皆さん委員の方は御存じないんで、そのところちょっと確認の意味で御説明をお願いしたいと思います。

(会長)

よろしいですか。では、〇〇部長。

(〇〇委員)

それでは、神戸電鉄の〇〇でございます。

ただいま〇〇副会長のほうからありました件について、御説明させていただきます。

まず、このたびできました形成計画の中に、この5年間の間に5編成の新型車両を造りますということがうたわれております。当社には43編成157両の電車を保有しております。これにつきましてはかなりこの40年を超えた車両がございまして、これを新しいのに変えていかなないとなかなか安全あるいは安心してお乗りいただけない。故障が結構出てきてますので、故障が路線の中で1本出ますとそれが全部電車に影響しますから、安心というところと安全というところから車両の更新をやっていくということになっております。5編成を造ると。ただ、今計画の中では5年間5編成ということですが、今年度2編成を造っております。これは国

のほうに補助金を認めていただいて、沿線市が更に負担しているという形で。次年度も同じ形で2編成を予定しておりまして、再来年に1編成、つまり前倒しで3編成をするという計画でございますが、ただしこれは国の補助金等が付かないとそうにならないので、形成計画上は5年で造るんだと、そういう計画になってございます。

あと、沿線市の負担なんですけれども、これは三田市さんも含めた沿線市さんが全て負担をされておられまして、有馬線、国の負担ルールの中に黒字の路線を除いたところで補助をするというふうな従来からあったルールでございまして、それを粟生線のこの協議会では踏襲しているというところから、有馬線を除いた当社の電車の走行距離、これの案分で各沿線市さんに御負担をいただいているということで、単純に言いますと新造車両が大体6億円強なんですけれども、その3分の1を国の負担、3分の1を沿線市及び兵庫県さんから、さらに3分の1を当社が負担する。こういうスキームの中で補助をいただいている。ただし、有馬線の部分が除かれますので、沿線市さんのところの負担金っていうのは3分の1ぐらい実際はちょっと落ちてるといようなところで、その部分を神戸電鉄が負担をしてる。そういうような形になってございます。苦しい中、国のほうも今年度については昨年の補正で2編成分を付けていただいて、先日も私は国交省の本省のほうに要望に行ってまいりましたけれども、非常に何て言うか、予算については厳しいと言われるだけなんですけれども、しっかりと支えていただいているというような形になってございます。

以上でございます。

(会長)

よろしいですか。

他に御意見ございますでしょうか。

はい、〇〇委員。

(〇〇委員)

国への要望、内容についてというところがございました。実は、去年の9月に国土交通省にこの要望、三木市長さんに随行するような形で行かさせていただきまして、直接、総合政策局の〇〇局長さんからいろいろお話を賜る機会がありまして、その中でこの3つ目の経営状況、(3)ですね。経営状況の厳しい路線に対して赤字補填をする新たな支援制度を創設するというところで、さきほど説明の中にバスはこの制度あるんだけど鉄道についてはない。ない理由が、局長さんからお伺いしました。局長さんの説明は、鉄道利用についてはやっぱり運営の手法なりをいろいろ見直すことで存続していく例もあるんで、そういう改善の余地がないのか。それから他の、鉄道にこだわらずに他の代替手段を含めていろんな研究がなされているのか。そういうことをいろいろ考えると鉄道の赤字補填はかなり難

しいんではないか、そういう御指摘がございまして、そういう理由の説明があつたにもかかわらず同じような要望するのはどないかな。私、直接いろいろ聞いてる中で、ちょっと工夫の余地があるのではないのかなというふうに感じたしだいです。と言いますのは、結局鉄道は安全、安定的な運行という形になりますと、まずはその支出を抑えるために1番の施設の維持・更新のための国庫助成制度を活用した支出を抑えるという方法と、もう一つは利用者を促進・確保していくという2番の要望に、最終的には収れんしていくのかなと。結局、さきほどのトイレの整備の話なんか、車両の整備の話なんかに出てましたけども、この安全輸送という制度だけで十分なんか、もしくは十分ということがなければその支援制度を堅持するだけではなくて拡充していく方向を要望して支出を抑える。

それからもう一つは、(2)の補助対象範囲、割引運賃の補填ということがございますけども、形成計画策定の中でもいろいろ議論がありましたけれども、パーク&ライドの推進でありますとか、フィーダーバスの導入でありますとか、さまざまな取組を推進していく必要がありますして、利用者を増やしていく取組として、そういったパーク&ライドなり、駅を中心としたフィーダーバスの社会実験という位置付けにして、そういうことに対して国のほうも支援していただく。そういう要望の2つに収れんさせていくほうがいいのかと。そのほうが国に響きやすいんではないかなというふうに感じました。文案は具体的には事務局にお任せさせていただいたらええと思うんですけども、3番目の要望についてはちょっと工夫の余地があるのかなと。去年直接要望に行かさせていただいたその場の雰囲気をちょっと考えますとどうなんかなと思いました。

以上でございます。

(会長)

はい、ありがとうございます。

他に御意見はございますでしょうか。

〇〇先生どうぞ。

(〇〇委員)

今、〇〇委員がおっしゃったことはちょっと感じたんですが、それは今見ましたのでそれはちょっと御検討いただければと思います。政策的に我々形成計画が動き始めてるんで、それを支援していくような形で書いたほうがいいのかという気もしましたんで。

もう一つは、この輸送人員の書き方は例の改札機通過ベースで書いてあるんですけど、これは国との関係上、大丈夫ですかね。ですから、収入ベースでの人員ではなくて、改札機通過ベースで書かれているんですけども。

(会長)

よろしいですか。

(事務局)

ちょっと運輸局さんすみません、事務局です。さきほどの件ですが、いかがでしょうか。

(〇〇委員)

近畿運輸局でございませけれども、輸送人員の報告は事業者としての神戸電鉄さんから鉄道局に報告されている分というのは、それはそれで従来の鉄道局が全ての事業者に対して要求してるものとして報告をされてるんでしょうから、協議会として実利用者のほうを指標として重要とお考えで、そのような整理の中でこのように書かれてるということでございますから、混乱と誤解がなければ、特段、国からこれはどういうことですかということをごとさら言われるということはないかなというのが感触でございます。

(会長)

〇〇先生、よろしいでしょうか。

他に質問は。御意見ございませでしょうか。よろしいですか。

では、さきほど〇〇委員から出ました、昨年の要望を踏まえちょっと概要を変更してはどうかと、文案も事務局でまず一任というお声もいただきましたけども、ここで会長としての提案ですが、さきほども〇〇委員の御要望も踏まえ、まずはこちらのほうに事務局で文案を作らせていただきます。一任をいただいて、委員の方々に後ほど御報告をさせていただくというような形を採らせていただいてもよろしいでしょうか。(「異議なし」の声あり)

(会長)

ありがとうございます。異議なしの声をいただきましたので、そのような形で採らせていただきたいと思います。

これをもちまして、まず本日の議事は全て終了させていただきます。

4 報告事項

(1) 粟生線の利用状況について

(会長)

続きまして、会議次第の4「報告事項」に移りたいと思います。まずは報告事項の第1「粟生線の利用状況」について、神戸電鉄さんから御報告をお願いいたします。

(〇〇委員)

それでは資料5につきまして、利用状況について御報告させていただきます。

本形成計画になりましてから、さきほども〇〇先生から御指摘がありましたように、輸送人員ではなく改札機の降車データ、乗車データ、それから分析される実際の利用者の数、これをベースに議論をしていくというこ

とになってございます。それについて過去からの推移であるとか、利用の状況とかについて御説明したことがなかったので、今回は過去の5年間の推移を基に、そのベースでみるとどうなったのかということで説明させていただきたいと思っております。

1つ目に、年間実利用者数の推移ということで、2011年の、これちょっと閏年なので営業日数が1日多い年でございますが、901万人というような御利用があったものが、2016年度では832万ということで、この5年間では約70万人、7.7%の減少になっております。

推移は見ていただいたらいいんですけれども、2013年度だけちょっと減少の割合が少ない、割合の幅が狭いかなという形になってるんですけど、ここはちょっと特殊要因がございまして、この年に雪が降ったとか、当社線は結構沿線の車の分担率が多いですから、雪が降りますと車が運転できないということで神戸電鉄を御利用いただく、そういった御利用があったということと、この年は西鈴に神戸市内の高校が仮移転を、耐震工事をやられた関係でされたというのもありまして、ちょっとここが持ち上がってる。

利用者数の推移、この2011年度から前については実利用者というのが改札機のデータで分析できるようなシステムがないためにはないんですけれども、輸送人員ベースでみてますとこの11年度から12年度、結構実利用者数でも減ってるんですが、同じような感じで大きく減らしてきたのがここ近年になって減る勾配というか減り幅が少なくなってきたと。この辺は協議会の取組も功を奏してるところはあるというところがございます。

本形成計画では850万人をこの5年間で目指すんだということになっておりますので、昨年度の実績から言いますと18万人ですと。ただ18万人という数字がでかいので、もうちょっとピンとくる数字で申し上げますと、1日当たりで言いますと493人増えると。493人ですけど、これは「往」「復」って含みますから実際はその半分、250人ぐらいの方が往復していただけると目標に届くというような数字だと御認識をいただければと思います。

ちなみにちょっと米印に書いてるんですけれども、よくこの粟生線の話をしてますと、ピークからどれだけ減ったんだという話がございまして。ピークはデータがないもんですから分からないんですけれども、協議会で取り扱う上でちょっと数字を置いとかないといけないということで推計値を出させていただいてます。この表に示してます11年度から16年度のこの実利用者数と従来から統計書に基づく輸送人員、これとの乖離は約30%ございまして、その差は、30%の乖離は大きくは変わらないだろうということから、ピークは平成4年、1992年度ですけども、そのときは1,420万人でしたので、それに1.3倍しまして1,846

万人を実利用者数のピーク、推計値とするということで協議会では取り扱うということで沿線市様等々にお話をさせていただいてるところでございます。

次に2番目のところ、御利用区間の増減で、これ1日当たりに表記しております。この表の見方なんですけれども、左側に乗車駅が属する線、路線名が書いてございまして、右側に降車駅の属する線名が書いてます。左の栗生線とその横の215、栗生線。栗生線ー栗生線ということなんですけれども、栗生線で乗って栗生線で降りたというところが、1日当たりこの5年間で215人減ってます。同じく栗生線に乗って有馬線で降りた方が168人、1日当たり減ってます。そういうふうにこの表を見ていただいたらと思います。

それからいきますと、栗生線で乗ってどっかで降りたっていうのの合計が一番右のところ、1,041人の減少です。一方、どっかから乗ってきて栗生線で降りたっていうのが一番下の行の1,020人のマイナスというようなことになっております。これから言うと、栗生線全体では1日当たり1,846人の減少。これは合計ところにある1,041人の減少と1,020人の減少を足していただいて、さらに栗生線と栗生線のところだとダブルカウントになってしまいますのでそれを控除すると1,846人ということです。

1,846人の内訳で言いますと、栗生線内で乗り降りした人の減少が12%、この215人は12%に相当する。減少の大きいところから他社局と書いてるところですけれども、栗生線から他社局に行った、あるいは他社局から栗生線に来たというところが約65%の減少になっているというのがここから分かります。

次のページに行ってくださいまして、さらに詳しく各駅ごとの1日当たりの乗降数というのを載せております。一番左側の列には各駅名がございまして、その隣の「栗」「栗」って書いてるところですけれども、ここは栗生線に乗って栗生線で降りたというような乗降の場合がここに入っていて、次の「有」「栗生」って書いてあるのが有馬線から栗生線に来て降りたという降車の場合で、今度は栗生線から有馬線のほうへ行ったという乗車の場合というのをここに出て、各駅で合計するようになってますということで、これも2011年からどういうふうに変わってるかということなんですけれども、各市域の特徴が表れてますんで、各市域の合計のところを見ていただきますと、まず神戸市ですけれども、神戸市については栗生線内の乗降は増えてると。駅を見ていただきますと、木津駅がプラス75人ということでございますが、これパーセンテージで一番右側を見ていただくとプラス40.6%ということで、これは木津の複合産業団地のところが入居企業が増えたことによりまして、ここへ行かれる従業員の方、

この方の乗降も増えている。同じく鈴蘭台西口とか西鈴蘭台というところ、増えてるんですが、実はこれトリックというか移動の状況をみますと、このあたりから木津へ行かれてる方が増えてる。大体鈴蘭台あたりに住んでらっしゃる方が木津の複合産業団地へ行かれる。これが増えてるのでこういうふうな形になってる。大体木津の複合産業団地は鈴蘭台近辺の方、もしくは転入して来られた企業の方ということで大阪や神戸方面から来られてる。そういうところの利用が増えててこういうことになってございます。

次に三木市内でございませけれども、緑の帯を見て、すみません、それと神戸市内の減少のほとんどは、有馬線と粟生線をまたいで利用すると。つまり、神戸都心部へ行かれる、神戸の都心部へ行かれるようなところが減っているということを見ていただいたら分かる。

次に三木市内ですけれども、三木市内がまず粟生線内の乗降が537人のマイナスになります。今度は粟生線と有馬線をまたいだ利用が、これも大体500人ぐらい。粟生線と500人ぐらいということですので、神戸市内と同じように1日当たり1,000人ぐらいの乗降数が減ってるんですけれども、その内訳は粟生線内が半分、都心部へ行くのが半分、そういうふうに見ていただいたらと。

次に小野でございませけれども、小野、黄色いところの帯を見ていただいたら。粟生線内の乗降で行きますとプラス81で、神戸都心部へ行く有馬線と粟生線のまたぐ利用が80ぐらい。ほぼとんとん。この5年間利用者数の増減はほとんどないというふうにこの表から分かります。

あとちょっとこの粟生線内の利用のところでは補足をさせていただきますと、この粟生線内の利用はかなり学生数、学生に引きずられてるところがございませ。特に三木駅が155人マイナスということで、ほかの駅に比べるとかなり減ってはいるんですけれども、この5年間をみますと三木市内の高校の学生数が270人減少しています。学校の減少数と移動の数っていうのは必ずしもリンクはしないんですけれども、ただそれだけ減りますとやっぱり大きな影響があるというふうにみていただいたらと思います。

粟生駅が増えてるんですけど、これ細かくみますと粟生駅と志染の間、それと粟生駅と葉多の間、これが多分学生の移動だと思われませけれども、そういうようなことになってございませ。

大体そういうようなことでこの5年間推移したということで今日は御紹介させていただきます。

以上でございませ。

(会長)

ありがとうございます。

粟生線の利用状況、何か御意見等ございませでしょうか。

よろしいですか。

私から言って、これ数字の誤差ですかね。さきほどの2ページの5-2の神戸市の計、各駅計で1,018マイナスになってるんですが、これ計算すると1,019。小野市の計がマイナス2ですが、計算をするとマイナス3になると思うんですが、誤差という理解でよろしいでしょうか。

(〇〇委員)

そうですね、誤差ですね。

(会長)

すみません、ありがとうございました。

(2) 平成29年度の協議会事業の取組状況について

(会長)

御意見がないようでしたら、報告の第2「平成29年度の協議会事業の取組状況」について、事務局から報告をお願いいたします。

(事務局)

三木市まちづくり部交通政策課の〇〇と申します。よろしくお願いたします。以下、席に座らせていただきまして御説明をさせていただきますと思います。

お手元、資料右肩に資料6と番号が振ってございます「平成29年度の協議会事業の取組状況について」という資料を御説明させていただきます。

1ページめくっていただきまして、資料のページ数で言いますと6-2というところから御説明させていただきます。

まず1番「モビリティ・マネジメントの取組状況について」というところでございます。(1)「モビリティ・マネジメントの取組状況一覧」につきましては次の報告事項3番で御説明させていただきますので、こちらでは説明を割愛させていただきます。(2)「その他自治体職員等による率先行動」ということで、さきほど資料2のところでも少し御説明させていただいた箇所ではございますけれども、ノーマイカーデーの設定実施であるとか、出張用回数券の購入といった取組を引き続き続けております。

2番「協議会後援事業等について」というところでもございますけれども、こちらでは粟生線サポーターズくらぶの運営委員が主体となって取り組んでおられます「ブラ歩」の取組について御紹介しております。

1ページめくっていただきまして、6-3というところでは、3「補助金制度について」ということで、神戸電鉄粟生線利用促進活動補助金という取組を引き続き実施しております。今年度におきましては、今月の8月30日になりますけれども、三木のうまいもの大集合感謝祭ということで、三木市の「食づくりの会」という会がございまして、こちらの飲食店、飲食業の方々が企画されているイベントです。三木市役所前のみっきい広場で開催されるグルメイベントとなっております。当日粟生線を利用され

た来場者の方に対して300円分の商品を進呈するといった企画になってございます。

1 ページめくっていただきまして、4番「栗生線サポーターズクラブについて」というところです。(1)「第5期クラブ会員数・加盟店の状況」ということで、7月末現在の会員数等を記載しております。会員数が1,194人、特別会員数が809口、加盟店46店舗となっております。2番「クラブ会員の活動について」というところです。1つ目につきましては、さきほど御紹介させていただきました栗生線サポーターズクラブの「ブラ歩」の取組です。一つ下のほうに下がっていただきまして、2つ目、風鈴の装飾についてということで、こちらは栗生線サポーターズクラブの運営委員の方が主体となって取り組んでいるイベントでございまして、風鈴をこの暑い夏の時期に栗生線の利用者の方、それから地域住民の方から寄贈を受けまして主要駅で飾付けを行っております。こちらは8月末まで実施しております。ページめくっていただきまして、3つ目の取組ですけれども、志染駅前「乗って残そう栗生線イベント」というものがゴールデンウィーク5月7日に実施されております。こちらは栗生線サポーターズクラブの会員の中で有志の方が主体となって取り組んだイベントでございまして、兵庫ヤクルト販売株式会社様にも共催をいただいております。志染駅前「小学生以下を対象としたジュースの配布を行うとともに、サポーターズクラブの入会の呼びかけ等」を行っております。(3)「栗生線ブログ駅長」というところがございます。こちらにつきましては、現在2名のブログ駅長に活動いただいております。栗生線沿線に関する情報の発信をしていただいておりますという状況です。

1 ページめくっていただきまして、5番「企画乗車券割引制度等の状況について」というところです。本年度取り組んでいますこちらの一覧表に掲載されているものですが、4種類ございます。それぞれ右側に6月末時点での販売枚数を記載しております。

1 ページめくっていただきまして、6番です。「駅前パーク&ライド時間貸駐車場について」というところを御説明させていただきます。

本年度におきましても駐車場6か所設置してございます。それぞれ利用状況等こちらに記載のあるとおりでございます。本年度につきましては恵比須駅におきまして、社会実験といたしまして恵比須駅の駅前駐車場で栗生線の利用者への駐車場の料金割引サービスを拡充するという方針を進めております。こちらにつきましては報告事項の7番で詳細を御説明させていただきたいと思っております。

以下は付属の資料となっておりますので、また目を通していただけたらと思います。報告事項(2)番につきましては以上です。

(会長)

さきほどの説明について何か御意見、御質問ございますでしょうか。
よろしいですか。ないようでしたら、次に移ります。

(3) モビリティ・マネジメントの取組状況について

(会長)

報告事項3「モビリティ・マネジメントの取組状況」について説明をお願いします。

(事務局)

引き続き(3)です。「モビリティ・マネジメントの取組状況について」を御説明させていただきます。

形成計画の方針に従いまして、本年度もモビリティ・マネジメントの取組に対して積極的に活動しているところでございます。本年度、現時点で実施した内容としましては、表を御覧のとおり6件実施しております。主な実施内容としましては、形成計画の内容の説明を中心といたしまして、粟生線サポーターズクラブの紹介など、さまざまな事項に関して実施をしておるところでございます。参加者数といたしましては、3市合わせまして合計で354人となっております。

説明は、以上とさせていただきます。

(会長)

ありがとうございました。

ただいまの説明について、御意見、御質問ありますでしょうか。
よろしいですか。

(4) 粟生線開業65周年記念事業について

(会長)

では次に、報告事項4「粟生線開業65周年記念事業」について御報告をお願いします。

神戸電鉄さん、お願いします。

(〇〇委員)

それでは、資料8について御説明申し上げます。

粟生線は昭和11年に鈴蘭台から広野ゴルフ場前区間が開通いたしました。その後、昭和26、27年にかけて小野まで延伸していったということがございます。26年に小野駅まで、27年に粟生駅までつながって全線開業と。今年で65周年ということになってございます。それを記念した事業をできないかということで考えておりましたけども、まず65周年続いてきた路線だということも大きく世間にPRする必要がありますので、「65」にちなんだ事業をこういう形でやりたいというところで書いてござ

います。

まず、内容でございますが、よく鉄道会社にあります車両の1番前にヘッドマーク、丸い看板とか四角い看板を付けるんですけども、そこに65周年を大きくPRするような看板を掲出しまして走らせるということをやまず1つやります。それと、これは皆さんからも補助金をいただいて造っております新型車両に掲出してやるということでございます。

2つ目には、この活性化の取組をPRするために、「しんちゃん」「てつくん」というキャラクターを協議会で設定したものがございますけども、これがまだいまいち認知されていないということ、沿線のちっちゃい子には認知されてるんですけども、なかなか外とか沿線外へ認知されていないということもありまして、これをもうちょっとPRできないかということで、今は何編成かでは置いてるんですが、運転台の横にぬいぐるみを置いております。それを65体、ぼんと作らせて走らせよう。ほかの鉄道を見ても運転台にこんなぬいぐるみを置いて走らせてるような鉄道会社はほとんどありませんので、これは結構インパクトとかあるかなと。よく新開地とかで写真を撮ってらっしゃるお子様連れを見るんですけども、結構このぬいぐるみがかわいいということで、最近SNSに写真を撮って載けるといふ、インスタグラムに載けるといふようなことがはやってますので、そういったことで情報が拡散するよということを考えまして、こういうことをやろうかと思っております。事業期間でございますけれども、ヘッドマークにつきましては切りのいいところで10月1日から3月31日までの6か月間。このぬいぐるみの設置につきましては、もう置いたらずっと置いていくということで、ちょっと特色を出して、当社線の特色を出してこれをやっていきたいと思っております。

あと、この取組につきましては、網形成計画の中では方針の3というところで地域の活性化であるとか、あるいは利用促進という方針が掲げられてるんですけども、そういった中でやっていく取組でございますが、更にそのほかの部分についてもこの65周年との連携を検討してまいります。

それとちょっと資料とは関係ないんですけども、同じような取組でA4のパンフレットを配布させていただいております。結構重要な部分があるので御紹介させていただきたいんですけど、この青いチラシですが。これはネスタリゾートさんですけども、これまでネスタリゾートに行こうとすれば土日祝の日に緑が丘駅から神姫さんのバスが走ってたんですけども、そういう意味で平日は走ってなかったんですけど、今回ネスタリゾートさん側でシャトルバスを御用意していただきました。そういうことで平日も緑が丘の駅からバスに乗ってネスタリゾートへ行っていただける。それをPRするという狙いもございましてこういった企画乗車券を作っております。大人2,500円、子ども1,600円ということでございます。

ますけれども、ネスタリゾートさんがたしか大人2,000円でプールに入れたと思いますけども、それからするとかなりお安く鉄道に乗れるというような企画乗車券になっておりますので、御利用いただければなど。特に学生さん方がやっぱりネスタリゾート行くには足が十分確保されていないという意味では、このシャトルバスを大いに使っていただけるとネスタリゾートにもぎわうというところで、これからもがんばっていききたいと思っております。

それと、もう一つ従来からやってる取組なんですけれども、夏になりますと地域と一緒に活性化していこうということで、地域のお店とコラボして企画乗車券を発売しています。「神鉄おもてなしきっぷ」というものでございますけれども、沿線のいろんなどころの飲食店に御協力いただきまして、大体そうですね、700円から場合によっては1,000円ぐらい相当のメニューがセットになった企画乗車券になっておりまして、それが乗車券とセットで1,200円、乗り降り自由の1日フリーパスが付いて1,200円という非常にお得な切符、これを毎年やっております。これもなかなか利用増にはつながってはいないですけども、一定数根強く御好評いただいているところもありまして増やしていきたいなど。これも沿線のこちらの方の御協力いただきまして、地域の活性化にもつながりますので、こういった取組などもやっていきたいと思っております。

以上です。

(会長)

ありがとうございました。

さきほどの65周年記念事業、何か御意見、御質問ありますでしょうか。はい、〇〇委員どうぞ。今マイクが来ます。

(〇〇委員)

ちょっとお聞きしたいのですが、最近栗生線も6500系統の電車、よく走っております。私もこの間乗ったんですけど、快適な車両なんですけれども、今現在、何両ぐらい6500系統あるんですか。というのは、今後、10月1日以降にこういうようなヘッドマークを付けるから、電車はたくさん栗生線走ってくれるだろうと思っておりますので、何台ぐらい車両あるのかなど。3両及び4両編成を1としてお願いしたいなと思っております。

(〇〇委員)

今、6500系が2編成入っています。

(〇〇委員)

2編成。

(〇〇委員)

はい。

(〇〇委員)

そんなにあるんですか。

(〇〇委員)

2本ですけど。

(〇〇委員)

分かりました。

(〇〇委員)

よろしいですか。

(〇〇委員)

10月1日はもっとよく走っていただけるわけですね、粟生線のほうに。

(〇〇委員)

粟生線だけじゃなくてですね、三田市さんも含めて御支援いただいていますから、もう神戸電鉄全線くまなく65周年をPRするというので、三田市にも粟生線65周年をPRするというので。大体粟生線がかなり多く走ると思いますけれども、そういうことでPRしてまいりたいと思っております。

(〇〇委員)

はい、分かりました。

(会長)

他に御意見、御質問ございますでしょうか。

ないようでしたら、次に移ります。

(5) 神戸複合産業団地における取組について

(会長)

報告事項5「神戸複合産業団地における取組」について、神戸市さん御報告お願いいたします。

(神戸市)

神戸市公共交通課の〇〇です。座って進めさせていただきます。

資料9を見ていただきたいんですけども、さきほどから何度か話にも挙がっております木津駅にあります神戸複合産業団地における神戸市の取組についてということで説明させていただきます。

最初にグラフありますけれども、これが進出企業数とまた従業員数のグラフになっております。赤の折れ線グラフが従業員数、青の棒グラフが進出企業数になっておまして、どちらも順調に伸びてきているという状況になっております。

その下、見ていただきますと、木津駅の乗車人員に関しまして載せておりますけれども、こちらも企業数ですとか従業員数の増加に伴って乗車人員も年々増加しているという状況でして、28年度で言いますと1日平均

で540人ということになっております。

神戸市のほうで進出する企業様のために税優遇ですとか補助金等を出しております。それをちょっと延長ということで書かせていただいておりますけれども、進出企業さんに対してさまざまな優遇措置を実施しておりますが、もともと29年、今年の3月31日までとじていました優遇期間について、32年3月31日まで延長して実施するということになっております。税優遇に関しては固定資産税と都市計画税の5年間、3分の2を軽減するですとか、補助金で言いますと固定資産の取得費、土地は除くということですが、6%補助するというような内容になっております。

最後にですね、昨年度行いました木津駅と複合産業団地を結ぶ社会実験バスの運行結果ということで簡単に書かせていただいておりますけれども、目的としましては、新たに進出する企業の従業員の御利用ですとか、神鉄沿線からの雇用増、自家用車等からの通勤手段の転換等を目的として実施しました。期間としましては、昨年28年の10月3日から12月28日の平日。本数は午前19便、午後13便の計32便。結果としましては1日平均で193乗車、41社に御利用いただくということです。成果としましては、これを一つのきっかけとしまして自社で駅までの送迎バスを運行するという事につながった事業様もおられるということになっております。

次のページに団地の現況という形で表を、ちょっとぼやけてしまってるんですけども、地図を載せております。あらかた埋まってきてはいるんですけども、この黒丸のところを、こちらがまだ空いているところということになりますので、さきほど申し上げた税優遇ですとかっていうところを利用して、こういうところはこれから埋めていきたいということで考えております。

以上になります。

(会長)

ありがとうございました。

さきほどの説明について、御意見、御質問等ございますでしょうか。

よろしいですか。では、次に移ります。

(6) 「西区ふるさと散策のみち」をめぐるスタンプラリーへの新コースの追加について

(会長)

報告事項第6「西区ふるさと散策みちをめぐるスタンプラリーへの新コースの追加」について、神戸市さんから御報告をお願いいたします。

(神戸市)

引き続き、説明させていただきます。

お手元に配らせていただいておりますこの青色の冊子、スタンプラリーと書かれました冊子ありますけれども、ちょっとこちら御覧いただけますでしょうか。

こちら、従来この一番裏面のところに粟生線の活性化協議会の広告を記載させていただいておりました。こういう形で協力させていただいてたんですけれども、今年度から新たに表紙にも書かせていただいておりますけれども、粟生線沿線の「散策のみち」ということでスタンプラリーのコースを追加して載せていただいております。ページ数でいきますと35ページから38ページのところですね。こちらにその粟生線の散策ルートというものを新たに記載させていただいております。ということで、更に粟生線に触れていただくような機会を創っていきたいなというふうに考えております。

以上です。

(会長)

ありがとうございます。

さきほどの説明について、何かございますでしょうか。

ないようですので、次に移ります。

(7) 神戸電鉄恵比須駅前の「恵比須時間貸駐車場」における神戸電鉄利用割引拡大サービスの社会実験の実施について

(会長)

報告事項7「神戸電鉄恵比須駅前の恵比須時間貸駐車場における神戸電鉄利用割引拡大サービスの社会実験の実施」について、事務局から報告をお願いします。

(事務局)

失礼します。三木市まちづくり部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10を御覧ください。「神戸電鉄恵比須駅前の恵比須時間貸駐車場における神戸電鉄利用割引拡大サービスの社会実験」についてでございます。こちらにつきましては、形成計画の方針1に掲げます「鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」に基づきまして、恵比須駅駐車場の鉄道利用割引を社会実験として拡大実施し、交通結節点の強化を図ります。

内容としましては、こちらの駐車場の神戸電鉄利用率が49%と、ほかのパーク&ライド駐車場に比べまして低調であることから、現行の100円から200円に割引を拡大するものでございます。これによりまして、鉄道利用で1日最大300円での駐車場の利用が可能となります。実施主体としましては当協議会でございます。実施にかかる予算としては50万円を挙げております。実施期間としましては、今年の10月1日からの6か

月間、来年の3月31日までを予定しております。割引方法につきましては、今と、従来と同様でして、恵比須駅改札内に設置しております割引処理機によりまして割引を実施します。

以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。

さきほどの説明について、何かございますでしょうか。

ないようですので、次に移らせていただきます。

(8) 「沿線市のふるさと納税を活用した利用促進策」の実施について

(会長)

報告事項第8「沿線市のふるさと納税を活用した利用促進策の実施」について、事務局より報告をお願いします。

(事務局)

引き続き、説明させていただきます。

資料11を御覧ください。沿線市のふるさと納税を活用した利用促進策の実施でございます。こちらにつきましては、同じく形成計画の方針3に掲げます「地域公共交通の活性化及び利用促進」に基づきまして、自治体、交通事業者及び企業が協働しながら沿線市のふるさと納税を活用した利用促進策を実施するものでございます。

事業の内容としましては、三木市へのふるさと納税の寄附者に対しまして、1枚の寄附につきまして3,000円相当額の返礼品としまして、神戸電鉄1日乗り放題チケットと有馬温泉の太閤の湯利用チケットを提供するものでございます。神戸電鉄1日乗り放題チケットにつきましては、下の神戸電鉄フリーパスと書かれた写真でございますけれども、こちらがフリーチケットになっておりまして、利用期間内におきまして1日乗り放題となる磁気カードを1枚提供するものでございます。有馬温泉太閤の湯利用チケットでございますが、こちらにつきましては、同じく利用期間内におきまして1回利用ができるチケットを提供するものでございます。提供期間としましては10月1日から来年の3月31日まで予定しております。その返礼品の利用期間としましては、同じく10月1日から来年の5月6日でございますけれども、除外日としまして来年の1月1日から3日と及び10日を除外日としております。

以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。

さきほどの説明について、御意見等ありますでしょうか。

よろしいですか。では次に移ります。

(9) らんらんバス「匠台ルート」について

(会長)

報告事項第9「らんらんバス匠台ルート」について、小野市さんから報告をお願いします。

(小野市)

失礼いたします。小野市総合政策部交通政策グループの〇〇でございます。

小野市からはお手元の資料12を御覧ください。小野市からはらんらんバス匠台ルートについて、御報告させていただきます。

神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の方針2に掲げます「まちづくりと連携した地域公共交通網の形成」に基づきまして、小野市の取組について御報告させていただきます。

市内における就労環境の整備、神戸電鉄粟生線の活性化、企業従業員確保などを目的としまして、平成29年9月1日、来月1日から新たならんらんバスの匠台ルートを運行いたします。経路といたしましては、神戸電鉄樫山駅を起終点といたしまして、流通等業務団地、それから小野工業団地を巡回する経路でございます。利用者数としましては年間約4万人を見込んでおります。

簡単ではございますが、以上で報告とさせていただきます。

(会長)

ありがとうございました。

さきほどの説明について、何か御意見ございますでしょうか。

よろしいですか。

では改めまして、全体を通して何か御意見等ございましたら挙手にてお願いをいたします。よろしいですか。

ないようでしたら、私のほうで閉会の挨拶をさせていただきたいと思っております。

5 閉会

(会長)

今日は第32回粟生線活性化協議会を開催いたしましたところ、こうして御参加いただきまして、議事第1号から第4号まで慎重に審議をいただきまして御承認をいただきましたことに、まずは厚く御礼を申し上げます。ありがとうございました。

私、これから人口が減少していく中で、市町間の競争の時代から共存の時代に進んでいくべきだと思っておりますし、電車やバスそれぞれの公共交通機関もそれぞれの立場があるものの、やはりこれからは競争から共存をしていって、みんなで地域を守っていくというのがこれからの必要な

条件じゃないかなと思っております。そうした意味で、それぞれの沿線市さん、またそれぞれの交通事業者さんそれぞれの立場もあろうかと思いますが、あるときは利害を越えて神戸電鉄粟生線を守っていくということで御意見、またこれからの御要望を賜れば幸いに思います。改めて慎重に審議いただきましたことに感謝を申し上げまして、閉会の挨拶とさせていただきます。

本日は、ありがとうございました。

(事務局)

会長、どうも進行ありがとうございました。

以上をもちまして、全ての議事事項が終了いたしましたので、これをもって第32回神戸電鉄粟生線活性化協議会を閉会いたします。

お帰りの際には十分にお気を付けて帰っていただくようお願いをしております。

本日は、どうもありがとうございました。