

第6回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

日時：平成22年11月9日(火) 14:00～16:00

場所：三木市立教育センター 出席者：別紙のとおり

開 会

(1) 第5回協議会議事録の確認

- ・ 第5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

- 以下の事項について、事務局から報告があった。

①神戸電鉄粟生線活性化協議会規約（別表1）の一部変更について

- ・ 委員所属・役職の一部変更を確認した。

②平成22年度（～10月）における協議会の取組み状況

- ・ 夏のスタンプ&クイズラリー、おでかけガイド、粟生線活性化協議会だより（秋号）の発行、神鉄・高速シニアパスの発売、小野駅前時間貸P&R駐車場の設置、秋の農業体験学習など、前回協議会以降の事業実施状況の報告があり、主なイベントでのアンケート調査結果では、粟生線の現状や活性化への取組みの認知度が向上しているとの説明があった。

③平成22年度（11月～）における協議会の取組み予定

- ・ 11月以降実施を予定している粟生線ウォーク&スタンプラリー、企画乗車券自動販売機設置、粟生線活性化協議会だより（冬・春号）の発行、公共交通利用促進マップ作成などの計画概要について報告があった。
- ・ 平成22年度の事業計画について、10月までに約27百万円の事業を実施し、約2万6千人の利用者増加の影響があったと推定され、年間では約52百万円の事業規模で、約5万2千人の利用者増加の影響を見込んでいる。
- ・ 本年度は、費用対効果の面で優先順位の高い事業から実施することとしたため、一部ハード系事業については来年度以降に先送りすることとなり、当初計画事業費約70百万円に対して約52百万円の見込となっている。

○ 以下の事項について、三津澤委員より報告があった。

④平成 22 年度（～9 月）の神戸電鉄粟生線の輸送人員実績

- ・ 種々の利用促進施策を実施しているが、定期利用者を中心に減少が大きく、上半期の粟生線輸送人員は対前年比-2.7%となり、計画目標とする輸送人員の達成が現実的には困難な状況となっている。
- ・ できるだけ早期に具体的な手当がないと、一事業者として路線を担っていくことが困難な危機的状況に陥っているため、現在の利用促進への取組みに加え、より抜本的な対応について議論の俎上に載せていただきたい。

○ 来年度以降の補助制度の動向について、近畿運輸局から報告があった。

- ・ 粟生線で活用されている活性化・再生総合事業の補助制度については、来年度の国の予算において、他の地域公共交通に関する補助とも合わせて、地域公共交通確保維持改善事業として再編されることとなっている。新しい補助制度では、交通機関の維持が困難な地域において必要最低限の交通機能の確保に限り補助を行うこととなっており、地域鉄道については最終的な交通手段ではないため、おそらく粟生線の活性化は対象外になると思われる。3年間で計画されていた補助についても、平成 23 年度は経過措置として予算がつくと思われるが、平成 24 年度については打切りとなると考えられる。

○ 以下の事項について、事務局から報告があった。

⑤協議会運営スケジュールについて

- ・ 次回の第 7 回協議会を 1 月中旬に開催することを確認した。

(3) 意見交換

○ 座長より以下のコメントがあった。

- ・ 粟生線を残していくために 2 つのポイントがあった。1 点は、粟生線の危機的状況を知ってもらい、「乗って残そう」の意識と行動を浸透させるきっかけ作りとなる利用促進施策を、国や地方の補助を活用しながらやっていくということで、もう 1 点は、公共交通である鉄道を軸とした都市構造の構築を、まちづくり計画の中に位置づけて実施していくことであり、これらを総合的に推進していかないと長期スパンで鉄道を残していくことは困難である。

- ・国の補助が無く、民間事業として利益が出せないなら路線を維持することは困難であり、路線を残していくためには、地域がどれだけ真剣に支えていくかが迫られている。利用促進も必要であるが、例えば他地域の事例にもあるように上下分離のような仕組みも考える必要があるかもしれない。

○ 委員・オブザーバーより以下の意見が出された。

- ・他の地方鉄道と比べて粟生線の規模は大きいので、上下分離については現実的に難しい面がある。国や県からの支援がどこまで得られるかにもよる。沿線住民がどう考えていくかが重要であるが、関係各市や神戸電鉄の若手職員による検討会でいろんなプランを検討してみてもどうか。
- ・利用促進の地道な取り組みも必要だが、計画目標の達成が現実的に困難な厳しい状況の中で、根本的な対策を考えていく必要があるのではないかと。
- ・粟生線の状況について一定の意識づけの成果は見られるので、これを住民運動としてどこまで盛り上げていくかが課題である。単に移動手段としてだけでなく、電車に乗ることを目的とするような工夫が必要ではないかと。
- ・沿線住宅地が高齢化してきているので、高齢者の利用を掘り起こす施策が必要ではないかと。また、地域住民を巻き込んでいく必要があるため、行政としても市の広報に掲載するなど、粟生線の状況を十分に知ってもらうための取り組みをしていきたい。
- ・バスに代替されると地域の利便性が大きく損なわれることになるが、現状では地元でもあまり鉄道の存続に対する切迫感がないのが実態である。もっと実情を伝えていかねばならないと考えている。
- ・地域における現状認識や活性化へのきっかけづくりは、ある程度うまくいっているのではないかと。ただし、国の補助が無くなる分、地域を巻き込んだ利用促進を強力に推進していく必要があると思われる。また、行政としてどのような支援が可能か、上下分離も含めて関係各市、神戸電鉄、兵庫県と一緒に考えていく必要があると思われる。
- ・国の補助が無くなるからすぐに廃止ということにはならないだろう。地域の運動として、活性化への取り組みや鉄道利用の意識づけを続けていくことも大事である。

- ・ 粟生線の輸送人員がピーク時の半分になったとのことだが、沿線住民や通勤者が半分になった訳ではなく、鉄道利用者は、運賃などの客観的な条件の比較の中でバス利用に流れており、利用しないと鉄道が廃止されるとかの状況が現実的に見えてこないと、なかなか鉄道利用に回帰することは難しい。また、環境対策として、車から鉄道利用への転換を促進する国の補助などがあればありがたい。
- ・ 近年の神戸電鉄の決算は非常に厳しく、粟生線の赤字を全体の事業利益で補っている状態である。民間の事業として運営を継続していくには、これまでの考え方だけでなく抜本的な対応が必要ではないか。
- ・ 利用促進には引き続き全力で取り組んでいくが、現実の問題として、早期に存続が可能となるような方向性を見出さねばならない状況にあることをご理解いただきたい。
- ・ 約 5 万人の利用者増加を見込むなど、計画 1 年目としては一定の成果がでていられると思われる。今後も選択と集中の考えのもと、より効果的な事業の見直しを図りつつ、沿線住民が主体となった取り組みなどを地道に続けていくことが必要ではないか。

○ 座長より、厳しい状況にある粟生線については、これからの正念場であり、今後持続可能なあり方を考えていかねばならないとのコメントがあった。

閉 会

以上

第6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
末永 清冬	神戸市企画調整局 参事	
長谷川 高義	三木市 まちづくり部長	代理出席
小林 清豪	小野市 副市長	
三津澤 修	神戸電鉄株式会社 常務取締役 鉄道事業本部長	
中垣 千秋	押部谷町連合自治協議会会長	欠席
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	前 三木地区区長協議会会長	
安福 恵子	三木市区長協議会連合会会長	欠席
田中 歳彦	前 小野市連合区長会会長	
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
浪越 祐介	国土交通省 近畿運輸局 企画観光部 交通企画課長	
川崎 廣	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長	
尾原 勉	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	
大西 稔	兵庫県 神戸県民局 総務室 交流・連携参事	
土取 充	兵庫県 北播磨県民局 総務室 まちむら交流参事	
山本 琢也	神戸市西区 まちづくり推進部 まちづくり推進課長	