

第9回 神戸電鉄粟生線活性化協議会 議事録

日時：平成23年7月1日(金) 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

- ・ 事務局より、4月1日付の異動に伴い、委員およびオブザーバーの一部変更があった旨の報告があった。
- ・ 会長より、小野市・小林委員を副会長に、神戸市・三島委員を監事に指名する旨の報告があり、了承された。

(1) 第8回協議会議事録の確認

- ・ 第8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、委員から資料に基づく報告があった。

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

- ・ 事務局より委員変更に伴う規約変更について報告。

②「地域公共交通活性化・再生総合事業計画」の変更認定および平成23年度補助金交付決定について

- ・ 事務局より報告。

③平成22年度および平成23年度（～5月）神戸電鉄粟生線の輸送人員実績

- ・ 三津澤委員より報告。

④平成22年度 神戸電鉄粟生線の収支実績

- ・ 事務局より報告。

⑤平成23年度における協議会の取り組み状況

- ・ 事務局より報告。

⑥その他

- ・ 三津澤委員より、前回協議会で報告のとおり、4～5月にかけて、神戸電鉄より沿線3市および兵庫県に、資産保有コストの負担を軽減するような収支改善方策の採否の検討を要望する要望書を提出したこと、本年12月中には来年度以降の見通しを立てたいと考えていること、また、要望書提出の際に小野市より要請があり、現時点で考えられる一つの方策として提示した内容について一部新聞報道があった旨の報告があった。

○ 委員より以下の質問・意見が出された。

- ・ 輸送人員については、過去の実績等を基に対前年比など目標値を設定し、その達成度合を見ながら施策の評価や改善に繋げていくべきではないか。
- ・ 6.5万人の利用者増があったにもかかわらず、前年比較で12万人も減少しているのはどういうことか。

⇒22年度施策による利用者増効果は約6.5万人だったが、その他の構造的な減少要因により結果として12万人の減少となった、施策を実施しなかったら更に減少が拡大していたということである。(事務局)

- ・ 鉄道事業全体では4億円、粟生線では12億円の赤字ということから、粟生線以外の路線では8億円の黒字ということになるが、それだけの収支較差があるのか。粟生線から他の路線へ跨って利用した場合の収入は、どのように計上されるのか。
- ⇒路線別の収支状況はそのとおり。輸送人員で見ると他路線が約3,560万人であるのに対して粟生線は約680万人で、キロ当たりの費用はあまり変わらないことから、利用者数の少ない粟生線で赤字となっている。なお、他路線に跨る利用に関する収入は、乗車キロに応じて路線ごとに按分している。(事務局)

○ 近畿運輸局より以下のコメントがあった。

- ・ 本年度の事業実施にあたり、①費用対効果の精査、②地域住民等へのモビリティ・マネジメントの実施、③自治体職員による公共交通利用率先行動の実施の3点を前回の会議でもお願いしていた。

- ・ ①については、22年度は総事業費約52百万円に対して約6.5万人の増加から利用者増加1人当たり約800円の事業費を使った計算になる。23年度目標は95百万円の事業費で20万人の利用者増加を目指しており、1人当たり約475円となっている。この目標についても費用対効果が高いとは言い難い。20万人の利用者増加は簡単ではないと理解出来るが、多額の補助金を入れることになるので、適宜施策の見直しも行いながら目標を達成できるように努めてもらいたい。

- ・ ②については、(参考2)に記載のように、個別に地域に入って説明会等で粟生線の現状とこれまでの取組について説明されているが、どれくらいの参加者があったかも示してもらいたい。また、モビリティ・マネジメントの詳細はこれから詰めていくとのことだが、粟生線の活性化・再生そのものを開催趣旨としたシンポジウムの開催なども含め、きめ細かな内容でより一層の取組を実施してもらいたい。なお、「おでかけガイド」に各市域のバスアクセスマップを添付して広く配付するとのことだが、バスとの連携という点で良い取り組みだと思う。

⇒説明会の参加人数については次回に提示する。(事務局)

- ・ ③については、各市の取り組みの現状と、どれくらいの目標を立てているのか、数字も含めて報告いただきたい。

- ⇒ 基本的には、既に職員の通勤は公共交通機関利用になっているが、職員向けに粟生線での行事等の情報を発信するなど、さらに休日での利用促進を図るよう努めている。(事務局<神戸市>)
- ⇒ 庁内メールを活用して、職員へお得なきっぷなどの情報発信を行い、粟生線利用の誘導に努めている。また、通勤については、公共交通利用を呼び掛けているが、車以外に交通手段がない職員もおり難しい面もある。出張での粟生線利用は浸透してきている。(事務局<三木市>)
- ⇒ 庁舎から駅までのアクセス交通が十分でなく難しい面はあるが、通勤での粟生線利用への転換が可能な職員は10名くらいで、そのうち3名が転換したほか、出張での粟生線利用は徹底してきている。(事務局<小野市>)
- ・ 自治体職員の率先行動について、難しい面もあり絶対数が少ないことは分かったものの、自宅から駅までの交通機関の有無や各職員のそれぞれの事情により難しい場合もあろうが粟生線利用を呼びかけほしい。また、既に通勤は公共交通機関利用となっている神戸市以外の2市については、総職員数、その中で粟生線を利用して通勤できる地域に住んでいる職員数、そのうち当初から粟生線を利用して通勤している職員数、23年度末時点で粟生線への利用転換職員数を、増えた、減ったの結果がどうあれ公表してほしい。職員10人が通勤利用するだけでも1日2回で年間250日乗れば5千人の利用が増えることとなり小さな効果ではない。

○ 座長より以下のコメントがあった。

- ・ 22年度施策の効果について、効果的だった施策を整理した方が分かりやすい。イベント系の取り組みも大事だが、利用者を増やすには、地域の人達が日常的に利用するような施策を考える事も必要である。
⇒ 効果が大きかったのは、シニアパス(約3万人)やウォークラリー(約7千人)で、その他は数百人から2千人くらいの施策の積み上げによる。(事務局)
- ・ 本年度に20万人、来年度目標達成のため49万人の利用者増を目指していくには、行政・事業者・地域の3者が噛み合った取り組みが必要である。例えば、今、利用していない人が10人通勤等で日常的に粟生線を利用することになれば、年間5千人位の輸送人員の増加効果が期待できるので、事業所への働きかけなどでもターゲットを絞った効果的な方法を考えてもらいたい。

(3) 議 事

■ 議案1号 平成22年度決算(案)の承認

- ・ 事務局より、平成22年度決算(案)の説明があり、総事業費51,132,878円の事業について、国の補助金1/2、神戸市・三木市・小野市が各1/12、神戸電鉄が1/4

の負担金により実施した旨の報告があった。また、監事より会計監査の結果について報告があった。

- ・ 座長より委員に議案1号の承認が諮られ、了承された。
- ・ なお、座長より、活性化事業費の地域負担分が沿線3市と神戸電鉄の4者により分担されているが、一般的に他地域では都道府県も負担されているので、今後、兵庫県からも積極的なサポートをお願いしたいとのコメントがあった。
⇒ 北播磨県民局より、管内5市1町（三木市、小野市、加東市、加西市、西脇市、多可町）においても、5月から副市長レベルの会議を開き、粟生線問題を一緒に考えていこうとしており、県民局の「地域の夢推進事業」の予算を活用して、粟生線の安全性・利便性向上のハード整備の支援に取り組んでいくよう検討しているとのコメントがあった。

■ 議案2号 平成23年度予算（案）の承認

- ・ 事務局より、平成23年度予算（案）の説明があり、総事業費94,671,430円の事業を実施する計画で、各種施策により約20万人の利用者増加を目指していく旨の報告があった。

○ 委員より以下の質問・意見が出された。

- ・ 約20万人増やしていくということだが、どのような施策に重点を置いているのか。
⇒ 効果の大きいシニアパスの継続発売のほか、行政が中心になった取り組みとしてモビリティ・マネジメントに注力し、地域とコミュニケーションをとりながら粟生線利用への交通行動の転換を図りたい。また、パーク&ライド駐車場の整備によるアクセス改善にも取り組んでいく。（事務局）
- ・ 特に三木地区では、まとまった台数のパーク&ライド駐車場を整備できそうな駅が少ないため、アクセスバスとの効果的な連携を考えてもらいたい。
⇒ コミュニティバスについて、神鉄主要駅での接続時間調整等を考えていきたい。（事務局）
- ・ 昨年度の事業で木津付近に桜の植樹を行ったが管理はされているか。
⇒ 神戸市の複合産業団地担当部局にて植樹後の生育管理を行っている。（事務局）
- ・ 神戸市西区の木津、木幡、栄、押部谷では住宅地から駅までの距離が遠いが、バスの便も悪く、車での駅前の送迎スペースも無い。駅周辺の市所有地なども活用してパーク&ライド駐車場を検討してもらえればありがたい。
⇒ パーク&ライド駐車場については、どういったことができるか考えていきたい。（事務局）
- ・ 粟生線存続危機の報道を受けて、沿線住宅地では資産価値が下がることを心配している。地域を挙げて活性化を盛り上げるためにも、地域の祭りなどのイベントにキャラクター着ぐるみを貸し出してもらえるか。

⇒ 粟生線活性化の PR になるものであれば貸し出しさせていただく。(事務局)

- ・ 粟生線の沿線開発は道路沿いを中心に進められており、駅からの動線も悪く、特に高齢者などは鉄道を利用しにくい。
- ・ このままでは廃止に向かうことにもなってしまうので、資産価値の低下や高校生の通学輸送、災害時の交通手段などの面からも、住民全体で存続の問題を考えねばならない。
- ・ 地域住民として、粟生線を存続させたいという意味をどう表していくか、どのように運動を進めていくかということを考えねばならない。一般市民には十分に情報が伝わっていない面もあり、PR や話題づくりも必要と思われる。また、通勤・通学利用者の積み上げをもっと働きかける必要があるのではないかと。

○ 座長より以下のコメントがあった。

- ・ 何の目的で、どこを行先にして粟生線に乗るのかということが明確にならないと利用増につながりにくい。粟生線が何のために必要か、電車に乗ることがどんなメリットがあるのか、いろいろな声を出してもらえば発想も広がることになる。それらをモビリティ・マネジメントに反映できれば地域住民の気持ちにも伝わっていくのではないかと。
- ・ 本年度目標の 20 万人の利用者増は簡単なハードルではないが、議案 2 号の予算の内容で、皆で力を合わせて取り組んでいきたいと考えるので、承認いただきたい。
- ・ 議案 2 号について委員の承認を得た。

(4) その他

- 委員より三木市・自由が丘地区で実施した住民アンケートの結果について報告があった。
 - ・ 5 月に自由が丘地区の住民約 5,500 戸に対して、粟生線の利用実態や利用増のための意見を聞くアンケート調査を行い、約 4,500 件（回収率約 82%）の回答があった。回答は 60~70 才代が多かった。
 - ・ 粟生線の存続を希望する回答が 76% と大きい割合を占めており、具体的な要望や提案についても予想以上に多数の意見が出された。これらも十分に参考にして、地域住民、神戸電鉄、自治体の 3 者が協力して存続のための取り組みを考えていかねばならない。
 - ・ 利用促進の方法として運賃割引について聞いたところ、昼間時間帯の三宮方面や市内移動の際の割引に関する声が多かった。具体的には、時間帯は 10 時~16 時、運賃は三宮方面へは神姫バス（660 円）にも対抗する 500 円、市内移動はみっきバス（150 円）と同程度の 100~150 円を望む回答が多く、これくらいの割引を実施すれば鉄道を利用するのではないかと。

○ 座長より以下のコメントがあった。

- ・ 地域住民の自発的な取り組みとして評価されるし、約 4,500 件もの回答が返ってきたことから存続を望む声には信憑性がある。さらに粟生線の利用回数を増やすような議論に発展していけばよいと思う。

○ 委員より以下の意見が出された。

- ・ 「乗って残そう」ということで 730 万人を目標に利用促進に取り組んできたが、実際に利用者を増やしていくのは難しいという実感がある。利用者を増やす努力は続けるとして、それだけで存続は難しい。新聞では上下分離や自治体への支援要望などの報道がされているが、粟生線の存続にはこのような収支改善がどうなるかということの方が決定的な要素になると思われる。このような中で、協議会での利用促進活動にどのようなスタンスで臨めばよいかという悩みもある。
- ・ 自由が丘のように関心の高い地域もある一方で、国の補助が打ち切りになるとか、これだけ厳しい新聞報道等があるにも拘らず、小野市域では危機感や関心の高まりが見られないなど地域によりギャップが大きい。
- ・ 本年度はモビリティ・マネジメントに注力するが、永続的な取り組みとして、例えば教育の切り口から沿線の小・中・高校生に働きかけ、それを家庭へ波及させていくなど、粟生線の応援団作りを考えていきたい。

○ 座長より以下のコメントがあった。

- ・ 利用者を増やして増収を図ることで経営が成り立つならそれに越した事はないが、世界的には黒字の公共交通事業はほとんどなく、交通は公共が維持するものとの考え方から、運賃収入以外に行政補助を受けて運営されているのが実態である。一方、日本の鉄道事業は沿線開発と組み合わせたビジネスモデルを展開し、企業による鉄道事業の経営を可能としてきたが、最近では状況が一変し、特に関西の鉄道利用者数は 1990 年代半ば以降、右肩下がりの減少傾向が続き、運賃収入だけでは運営が立ちいかないところも出てきているのが実情である。そのような中で、利用者増により収入を増やす努力は当然必要であるが、加えて、例えば車を使えない人の生活をどうするかといった、交通手段の社会的意義を認識した対応を考えることも必要である。
- ・ モビリティ・マネジメントについては、実際に鉄道利用に転換できる人がどれくらいいるか考えて取り組む方がよい。また、自治体の中には、通勤の際に粟生線利用へ転換した職員もいると聞いているので、それがもっと波及していくようになればよいと思う。

閉 会

以上

第9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
三島 功裕	神戸市企画調整局 参事	
北井 信一郎	三木市 理事	
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	
中野 美都子	押部谷町連合自治協議会副会長	
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	
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	
山本 勝	国土交通省 近畿運輸局 鉄道部 計画課長	
濱 浩二	兵庫県 県土整備部 県土企画局 交通政策課長	
西田 俊哉	兵庫県 神戸県民局 主幹 兼 企画課長	代理出席
山田 貴一	兵庫県 北播磨県民局 まちむら交流参事	
竹本 真也	神戸市西区 まちづくり推進部 まちづくり課長	