

## 第34回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：平成30年4月19日（木）

10:00～11:30

場所：三木市立教育センター4階 大研修室

### 1 開会

（事務局）

失礼いたします。定刻となっております。まだ、お越しになっていないかたがいらっしゃいますが、時間となりましたので、第34回神戸電鉄粟生線活性化協議会を開催させていただきます。

私は協議会事務局の三木市都市整備部長の〇〇と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは開会に当たりまして、協議会の会長でございます仲田三木市長から御挨拶を申し上げます。

（会長）

皆さん、おはようございます。

今日は第34回目ということで、本年度、第1回目の初めての会の開催であります。平成30年度の事業計画、また、予算等を審議していただくとともに、今年度、役職の入れ替わりということで、新しい委員さんがお見えでありますので、また、紹介させていただきたいと思っております。

併せまして、平成29年度の活性化協議会の取組状況、また、本年は神戸電鉄が開業90周年という記念すべき年でありまして、事業もでございます。

また、焼失いたしました三木駅のこと、その後の経過を御報告させていただきたいと思っておりますのでございます。

なお、3月4日に焼失いたしました三木駅であります。テレビ、新聞等で御承知のとおり、3月15日に神戸電鉄さん、そして兵庫県さんを含めて、第1回目の三木駅再生の委員会を立ち上げさせていただきました。今、弾力的に幹事会ということでいろんな議論がされておるところでございますので、また、どうぞよろしくお願い申し上げたいと思っております。

今日は忌憚のない、いろんな意見を賜りたいと思っておりますので、どうかよろしくお願い申し上げます。開会に当たりましての御挨拶とさせていただきます。どうかよろしくお願いいたします。

（事務局）

ありがとうございました。

それでは、平成30年度初めの第1回目の協議会ということもでございます。人事異動等によりまして、このたび、協議会に新たに参画いただいております委員のかたもいらっしゃいます。後ほど、出欠の御報告も兼ねまして、次第2「報告事項」の中で委員の皆様様の御紹介をさせていただくということで、本日の出席委員数だけ御報告いたします。

本会議は委員25名中、本日の出席につきましては17名、過半数以上の出席をいただいておりますので、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ここに御報告いたします。

それでは、これからの進行につきまして、仲田会長、よろしくお願い申し上げます。

## 2 報告事項

### 委員の交代について

(会長)

それでは、会議の議事次第に沿って進行させていただきたいと思います。

まずは、2番、報告事項の「委員の交代」について事務局よりお願いいたします。

(事務局)

それでは、これ以降、着座で御説明のほうをさせていただきます。

協議会資料1の4ページをお願いいたします。ここに記載されておりますかたがたが協議会委員となっております。赤字で記載しておりますのが、このたび、交代をなさった委員様となっております。

全ての委員様について、改めてこの場で御紹介をさせていただきます。名簿順にて失礼いたします。

それでは、兵庫県県土整備部県土企画局長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

おはようございます。この4月に兵庫県の県土整備部県土企画局長になりました〇〇と申します。

この協議会に関しましては、昨年までに33回重ねられているということで、昨年4月に形成計画が策定されまして、いろいろと報告なり、体制、取組みきちんと決められておりますので、そのあたりを連携して、それぞれのところで利用促進のほうをよろしくお願ひしたいと思います。

今年度お世話になります。よろしくお願ひします。

(事務局)

続きまして、神戸市住宅都市局担当部長交通担当、〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局)

続きまして、本協議会の会長でもございます三木市長、仲田一彦でございます。

(会長)

よろしくお願ひします。

(事務局)

続きまして、本協議会の副会長でもございます、小野市の〇〇副市長でございます。

(〇〇委員)

よろしくお願ひいたします。

(事務局)

続きまして、神戸電鉄株式会社経営企画部長兼鉄道事業本部長付部長、〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。よろしくお願ひします。

(事務局)

神姫バス株式会社バス事業部計画課、地域公共交通担当課長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。どうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局)

兵庫県北播磨県民局加東土木事務所、〇〇様でございますが、本日は御欠席で、代理で〇〇課長様に御出席をいただいております。

(〇〇委員代理)

本日は〇〇のほうが所用で欠席させてもらっております。代理で来させてもらいました〇〇です。よろしく申し上げます。

(事務局)

続きまして、神戸市建設局道路部計画課長の〇〇様、御欠席でございます。

三木市都市整備部道路河川課長、〇〇でございます。

(〇〇委員)

〇〇です。どうぞよろしくお願いたします。

(事務局)

小野市地域振興部道路河川課長の〇〇様です。

(〇〇委員)

〇〇です。よろしく申し上げます。

(事務局)

兵庫県神戸西警察署交通第一課長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。よろしく申し上げます。

(事務局)

兵庫県三木警察署交通課長の〇〇様でございます。本日は、まだお見えになってございません。

兵庫県小野警察署交通課長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。よろしく申し上げます。

(事務局)

続きまして、押部谷町連合自治会協議会会長の〇〇様でございます。まだお越しになってございません。

続きまして、押部谷連合自治会協議会副会長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇です。どうぞよろしく申し上げます。

(事務局)

元三木地区区長協議会会長の〇〇様でございます。本日は御欠席とお聞きしております。

元三木地区区長協議会連合会会長、〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇です。よろしく申し上げます。

(事務局)

NPO法人ひょうごグリーンスタッフ理事長の〇〇様でございますが、本日御欠席とお聞きしております。

小野市商店街理事、〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇です。よろしくお願いたします。

(事務局)

神戸商工会議所常務理事、〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。よろしくお願ひいたします。

(事務局)

三木商工会議所副会頭、〇〇様でございますが、本日御欠席と聞いております。

小野商工会議所副会頭の〇〇様ですが、本日御欠席とお聞きしております。

続きまして、兵庫県三木東高等学校主幹教諭、〇〇様でございます。本日、代理として〇〇様が御出席いただいております。

(〇〇委員代理)

三木東高等学校の〇〇と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局)

兵庫県立小野高等学校教諭、〇〇様でございます。

(〇〇委員)

小野高等学校の〇〇です。よろしくお願ひします。

(事務局)

それでは、国立大学法人神戸大学学長顧問の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇です。よろしくお願ひします。

(事務局)

続きまして、本協議会のオブザーバーとして6名のかたが参加していただいております。

まず、国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長の〇〇様ですが、本日代理で〇〇様が御出席いただいております。

(〇〇委員代理)

〇〇の代理で参りました〇〇と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

(事務局)

国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。どうぞよろしくお願ひします。

(事務局)

国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部主席運輸企画専門官、〇〇様ですが、本日御欠席と伺っております。

兵庫県神戸県民センター神戸魅力づくり参事、〇〇様で、本日代理で〇〇様が御出席いただいております。

(〇〇委員代理)

〇〇の代理で参りました〇〇と申します。よろしくお願ひいたします。

(事務局)

兵庫県北播磨県民局県民交流室長の〇〇様でございます。

(〇〇委員)

〇〇でございます。よろしくお願ひいたします。

(事務局)

神戸市西区まちづくり推進部まちづくり課長の〇〇様ですが、まだ現在お越しになっておりません。

以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。

### 3 議事

#### (1) 議事 1 号 平成 30 年度の協議会の取組方針及び重点事業（案）について （会長）

それでは、議事に入りたいと思います。

議事 1 号「平成 30 年度の協議会の取組方針及び重点事業（案）」について、事務局から説明をお願いします。

#### （事務局）

失礼します。三木市都市整備交通政策課の〇〇と申します。よろしくお願ひいたします。この後、座って説明させていただきます。

お手元の資料、資料番号右肩に資料 2 と書いた議事 1 号「平成 30 年度の協議会の取組方針及び重点事業（案）について」を御覧ください。

また、資料の後ろのほうにカラー刷りの「神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画」と書いたパンフレットが付いてございます。こちらも御用意ください。

それでは、議事 1 号「平成 30 年度の協議会の取組方針及び重点事業（案）」について御説明いたします。

取組方針としましては、平成 29 年度に策定しました神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の目標、理念及び基本方針に基づきまして、地域住民、地元企業、沿線自治体及び交通事業者等の各関係者が主体となりまして、積極的な公共交通の維持・活性化に継続して取り組んでまいります。

重点事業の内容としましては、別冊の形成計画（概要版）のほうの中を開いていただきまして、3 ページに基本方針を書いております。この 3 つの基本方針にしたがって、本年度も重点事業に取り組んでまいります。

まず、一つ目の基本方針 1 でございますが、「鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成」でございます。

こちらにつきましては、3 点ほどございます。

継続になりますが、「鉄道とバスの広域時刻表の作成」でございます。こちらは、国庫補助金を活用した鉄道とバスの広域時刻表を作成し、接続情報を発信することによりまして、乗継ぎの利便性を向上するものでございます。昨年度に引き続きまして、作成時期としましては、予定ですが平成 30 年 10 月頃の予定としております。

続きまして、イ「車両更新等への側面的な支援」でございます。こちらにつきましても継続となっております。こちらでも国庫補助金を活用し、県及び沿線市が協調して支援する車両更新等につきまして、協議会においても対外的な周知や、国への要望の実施等により、側面的に支援するものでございます。

今年度の車両更新の編成予定数としましては、2 編成を考えております。平成 29 年度につきましても、2 編成の整備をいたしております。

また、車両更新の内容ですけれども、資料がたくさんあって分かりづらいですけれども、後のほうにタイトルが「新型 6500 系車両特徴～『人と環境にやさしく、安全・快適な車両』」と書いた A4 一枚物のカラー刷りのものがございます。こちらを御覧ください。

一つ目に、新型 6500 系車両の外観の写真を付けております。今までの 1000 系と比べまして、軽量化かつステンレス製の車両を使っております。

主な特徴としましては、一つ目に「環境にやさしく」ということで、全密閉型高効率主電動機や最新の半導体素子を使用した V V V F インバータ制御装置を採用しているほか、客室の照明や前照灯を含む全ての照明設備を LED 化することに

よりまして、既存車両1000系と比べまして、消費電力を約60%低減し、省エネ化を図っております。

二つ目に「高齢者にやさしく」としまして、吊り手の高さを従来の2段階の高さに加えまして、更に低い吊り手を設置しているほか、座席から立ち上がる際の負担を軽減できるよう縦手すりを新設しまして、高齢者のかたが利用しやすいように配慮しております。

三つ目に「乗客にやさしく」で、安全かつ快適に乗車できるよう、座席端部に大型袖仕切りを設置しております。

最後に「訪日外国人にやさしく」で、扉上の車内案内表示器におきまして4か国語（日本語、英語、中国語及び韓国語）による表記を行い、訪日外国人に配慮するとともに、大型ディスプレイを採用し、視認性の向上を図っておるものでございます。

こういった6500系の車両につきまして、今年度も2編成の製造を予定しております。

続きまして、ウ「神戸電鉄粟生線の駅的美装化の実施」でございます。こちらにも継続になっておりまして、駅的美装化を継続して実施し、粟生線利用者の快適性を向上するものでございます。

平成29年度の実施報告につきましては、後ほど、また、御説明させていただきます。

続きまして、基本方針2「まちづくりと連携した地域公共交通網の形成」でございます。こちらにつきましても継続となっておりますが、「鈴蘭台駅前再開発工事の推進」でございます。

神戸市北区の玄関口にふさわしいにぎわいづくりを図るため、粟生線の起点駅でございます鈴蘭台駅前の再開発工事を推進しまして、区役所や商業・業務施設を有した駅ビル及び駅ビルと接続する橋上駅舎を建設するものでございます。

現在、工事が進められておりますが、開業時期の予定としましては、平成30年9月下旬を予定しております。

最後に、基本方針3でございます。「地域公共交通の活性化及び利用促進」でございます。

一つ目が「鉄道開業90周年記念事業の実施」でございます。こちらは新規になっております。

神戸電鉄が本年11月に鉄道開業90周年を迎えることから、協議会におきましても記念事業を実施しまして、沿線内外へ広く情報発信することにより、粟生線の更なる利用を促進するものでございます。

続きまして、「モビリティ・マネジメントの推進」でございます。こちらにつきましては、昨年度からの継続となっております。

地域住民や地元企業等に対しまして、モビリティ・マネジメントを積極的に推進することによりまして、公共交通利用の意識を高めるとともに、地域公共交通の活性化及び利用促進を図るものでございます。

以上でございます。

(会長)

説明ありがとうございました。

第1号議案について、何か御意見はありますでしょうか。どうぞ。

(〇〇委員)

6500系が2編成入るということで、シートの問題なんですけれども、セミク

ラスぐらいにはならないですか。この前も神鉄に乗ってきたんですけども、ほんまのローカル路線で苦しいと。やっぱりクロスシートで対面で楽しそうに話してる、そういうのを見たら、神鉄もちょっと、昼間の客数が少ないときにセミクロスでもいいからほしいなど、そういうふうに思いました。よろしく。

(〇〇委員)

そういう御要望をたくさんいただいておりますので、当社でも、もちろん検討はしております。

今、現時点で申し上げますと、当社の利用の主体はほとんど通勤、通学という中で、クロスシートというのは非常に問題があるというところがありますので、ちょっとそういうことができるような状況であれば、今後も新造車両の中で考えていきたい。

特に最近では、観光列車を造って人を呼び込もうということも、ほかの鉄道会社でも一生懸命やっておりますけれども、そういうことも検討していく必要がございますので、その中で検討してまいりたいと考えています。

(〇〇委員)

お金はかかるかもしれませんが、ロングとクロスに変更できる、ああいいうものも結構はやっていますので、その辺御一考よろしくお願いします。

(会長)

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。どうぞ。

(〇〇委員)

神姫バスでございます。重点事項の基本方針1の「ア」ですけれども、広域時刻表を作成するというところで、作成時期の予定としまして10月と記載されております。鉄道もバスも春にダイヤ改正がございますので、できましたらもう少し早い時期に作られたほうがいいのかと思ひまして、よろしくお願ひしたいと思ひます。

(会長)

ありがとうございます。どうぞ。事務局。

(事務局)

バスの時刻表の作成なんですけれども、国庫補助金を活用してございまして、作成のタイミングが交付決定後となっておりますので、早くて7月ぐらいになる予定です。

(会長)

せっかくですので、できるだけ早く作るようにさせていただきます。

他に御意見はございますか。また、あれば、最後にまたお知らせください。

では、次に移ります。

## (2) 議事2号 平成30年度の協議会の歳入・歳出予算(案)について

(会長)

議事第2号「平成30年度の協議会の歳入・歳出予算(案)」について、事務局より説明をいたします。

(事務局)

失礼します。

お手元右肩に資料3と書きました議事2号「平成30年度の協議会の歳入・歳出予算(案)」について御説明いたします。

歳入につきましては、平成30年度予算額の「負担金」ですけれども、

1, 600万円となっております。こちらにつきましては、神戸市、三木市、小野市及び神戸電鉄株式会社様と400万円掛ける4者の負担金となっております。

続きまして、2の「補助金」でございます。こちらの補助金は、さきほど申し上げましたバスの時刻表の国庫補助金でございます。現在の内示額が50万円ですので、こちらを歳入として組み込ませていただいております。

3「繰越金」、4「諸収入」については、科目存置とさせていただきます、合計歳入1, 650万2, 000円となっております。

歳出につきましては、御説明させていただきます。

平成30年度予算額は「運営費」としまして、この協議会の開催経費等としまして、前年度と同様の40万円を予算として組んでおります。

「事業費」としましては、1, 610万円とさせていただきます。

3「返還金」及び4「予備費」につきましては、科目存置としまして1, 000円を組み込ませていただいております。

合わせて1, 650万2, 000円となっております。

以上です。

(会長)

ありがとうございました。

議事2号について、御意見、御質問はございますでしょうか。

ないようでしたら、「その他」に移らせていただきます。

#### 4 その他

##### (1) 粟生線の利用状況について

(会長)

まず最初に、「粟生線の利用状況について」ということで、神戸電鉄さんのほうからお願いいたします。

(〇〇委員)

それでは、利用状況につきまして、資料4に基づき御説明をさせていただきます。

今日は委員のかたも代わられて、状況についてあまり御存じでないかたもおられると思いますので、過去の推移と数値から読み取れることについて説明しながら、させていただきますと思います。

まず、一番目に、「年間実利用者数の推移」ということで記載しております。

2012年から2017年度の5年間で推移を見るようにしております。

グラフの真ん中の850万人というところに線を引かせていただいておりますが、これは形成計画の利用人数の目標ということで、この形成計画、5年間あるわけですが、その中でこの数字を上げていこうということで、この協議会で取り組んでおります。

昨年的人数でございますが、2017年度のところを見ていただきまして、815万人ということで、目標と比べると35万人足りないという状態になっています。

ただ、35万人というと、非常に数字が大きくて手の届かないというように思われるんですけど、1日に直しますと1, 000人に足りないということですから、1日当たり1, 000人の利用を増やすことを目標にやっていけば、この目標は達成できると、そういうふうに理解していただければと思います。

次に、二番目ですけれども、この5年間で1日当たりの利用がどう変わってきたかということで資料を付けさせていただきます。この表はけっこう使

っていきますので、表の見方を御説明させていただきますと、まず、左の「路線」という縦列ですが、この縦列には、お客様が乗った駅の属する路線、乗車駅の属する路線が記載されております。

そして、右側「降車駅」と書いているところが、そのお客様が降りた駅の属する路線が書いてます。

ですから、1行目、マイナス246という数字が入っているところは、粟生線で乗って、粟生線で降りたかた、こういったかたが5年前と比べて、去年は246人減りましたよと。1日当たりですね。そういう資料になっているということをお考えください。

で、右側に行ってください、有馬線が191人減ったと。全部合計すると、粟生線で乗って、どこかで降りた人の合計が1年間で993人減りましたと。

今度は、降車駅、粟生線の数字の入ってる縦列を見ていただきたいんですが、どこかから来て、粟生線で降りたかたということになっておりまして、それを合計すると1日当たり953人減ったということで書いておりますが、①と②を足して、更に③のところは重複することになりますから、それを差し引いたものが粟生線全体で増減した数ということになるんですけれども、欄外に書いておりますように、この5年間でみると、1日当たり1,700人の御利用が減ったということになってございます。

この表で皆さんに御存じいただきたいのは、粟生線を使われるかたなんですが、1,700人減ったと申し上げましたけれども、その中で粟生線の中での利用が減ったのが246人ということですから、粟生線の利用は15%だということです。

残りの85%は、粟生線からほかの線に換えている。「他社局」と書いてあるところが阪急とか、阪神とか、山陽に連絡しているところですけども、そういうところであったり、例えば、有馬線でも、湊川駅というのが有馬線ですけども、ここで降りるかたが非常に多くて、そういう、いわゆる都心方面に行かれるかたの御利用が非常に多いというのが粟生線の特徴だということで御理解していただいたらと。

その中で、やっぱり都心方面に行かれるかたが減っている。粟生線の中でも、学生数が減ったり、いろんな要因がございまして減っている。そういうことが流れであるということをお理解いただければと思います。

続きまして、次のページに行きまして、各駅の乗降がどうなっているのかというのが次の資料でございます。

これも5年間で1日当たりの増減を各駅でみています。

ここで、一番上の行ですけども、「粟⇄粟」ということで印が入っていると思いますが、これは、粟生線内の利用の乗り降り、一つ目のプラス19のところは、鈴蘭台西口駅を乗降されたかたの数、次に、「有⇒粟」ということで印が付いてますけれども、同じく鈴蘭台西口の例でみますと、有馬線から乗ってこられて、鈴蘭台西口で降りられたかたが5年前と比べて43人減りましたということになってます。

その次は逆でして、鈴蘭台西口から乗られて、有馬線のほうへ、有馬線と書いてますけれども、基本、ほかの線に行くときは有馬線を経由しますので、完全に有馬線で降りたというわけじゃなくて、ほかの線に行ったということでみさせていただきます。そういう形で33人減ったということで、各駅の動向が記載されております。

これを見ますと、各駅合計欄のところを見ますと、この5年間でどこの駅で利用が減ってるのか、あるいは、増えてるのかということが見てとれます。

各市で計を作ってますので見ていただきますと、やっぱり神戸市内と三木市内の利用がずいぶん減ってしまったということが分かるかと思います。

この減っている数字の大きなところを見ますと、例えば、神戸市内ですと西鈴蘭台駅が481人減っており、三木市内ですと緑が丘駅が323人減ってるということですけれども、いずれも駅の近隣にはニュータウンがございまして、そちらで通勤されてたかた、通学されてたかたの御利用が減ったということが大きな傾向としてございます。

逆に、本協議会では、増えてるところを増やしていこうという取組をやっているわけですが、ポイントとなってくるんですけれども、増えてるところで藍那、大村、粟生というところについては、これも学生がちょっと関わっております。

藍那駅につきましては、小学校があるんですけれども、この小学校の地域のかただけじゃなくて、ほかの地域からも受け入れるように制度が変わりました。そういうことがございまして、利用が増えているということでございます。

大村につきましては、ここは三木高校の最寄り駅、三木駅と大村駅の両方を利用されるんですけれども、そこの学生さんがどっち方面から来るかで利用が変わるという性格があるということと、あと、大村周辺では新興住宅地がいろいろと建っておりまして、人口が増えているところがございまして、プラスの数字が出てきていると。

更に、粟生駅に関して言いますと、例えば、三木東高校さんですと、加古川線方面から来られるかた、生徒数は減ってるんですけれども、そういうかたが増えておられまして、そういうこともあって粟生駅の利用が増えているということでございます。

あと、木津駅と榎山駅ですけれども、これは近隣に産業団地、工業団地がございまして。その影響で木津駅については、ここ数年で企業の入居が進み、また、企業の状態がよくなっていますので、工場の稼働率も上がっていると。その中で非常に利用が増えていると。

あと、榎山につきましては、後ほど御報告もありますが、昨年から「らんらんバス」の匠台ルートということで、小野市さんと工業団地側が一体となって、神戸の利用促進も兼ねてバスを走らせるという取組をしていただいております。ということで定期の購入者がぐっと増えました。

もちろん、工場側で労働者が増えて、そのかたがたが御利用をいただいているという事情もございまして、そういった取組の中でこの数字が増えてきたということでございます。

過去の傾向としては、そういうところを押さえていただいたらなと思います。

ちなみに、榎山駅の通勤定期は、昨年と比べますとプラス52枚ということで、3月末の状況でございますので、従前と比べると倍増という形になっております。

次の、「4-3」の4のところですが、ここは昨年度の利用状況、1年間を通しての数字が入っております。

二つ目のところに粟生線の利用人数ということで、815万人であったという数字が書いておりますが、計算式等はさきほど御説明したとおりでございます。

次に、下の各駅の状況でございますが、ここはまた数字を見ていただくとしてですね、改めたところで言いますと、1日当たりの利用者数がここに出てくるということですので、そこを見ていただいたらなと。これを見ますと、粟生線の中で一

番利用者が多いのは西鈴蘭台駅で1日当たり6,128人の御利用がされてると。逆に、一番少ないのは葉多駅で1日当たり125人の御利用であったというところでございます。

次のページに行かせていただきまして、2016年度の1日当たりのものを差し引きした表になってございます。

16万人強減少したとなりますけれども、1日当たりでいくと456人のかたが少なくなったということでございます。

あと、各駅の状況については、さきほど説明したところとあまり変わらないので、ここでは割愛させていただきます。1日当たりで見ると、こういうことになると。昨年と比べるとこれぐらいであるという表になってございます。

では、利用状況とこれまでの推移と、何をみていかなあかんかな、ということについては以上とさせていただきます。

(会長)

ありがとうございます。

さきほどの粟生線の利用状況等について御質問等がありましたら、挙手にてお願いいたします。

では、次に進ませていただきます。

## (2) 「鉄道開業90周年事業」について

(会長)

続きまして「鉄道開業90周年事業」について、引き続き、神戸電鉄さん、お願いいたします。

(〇〇委員)

続きまして、資料5に基づき御説明させていただきます。

神戸電鉄は今から90年前、1928年11月18日に、当時の社名が神戸有馬電気鉄道といいましたけれども、「<sup>しんゆう</sup>神有電車」といわれて、古いかたはそっこのほうがなじみがあると思うんですが、湊川から有馬温泉間が開通して、今年で90年ということでございます。

90年、事業をやってこれたということと、事業がやってこれたのは地域の皆様のおかげというところで、いろいろな周年事業をやってまいります。

この協議会の絡みで申し上げますと、90周年のシンボルとして、今、私どもが名刺に付けとるんですけれども、シンボルが下にございます。これにはしんちゃんを使わせていただきました。

しんちゃんはもともと、小野高校と神戸電鉄が、神戸電鉄の利用が減ってきたので、なんとか活性化できないかということで、課題研究で小野高校に取り組んでいただいて、これまで粟生線の活性化のキャラクターとして、皆様に親んでもらったところがございますが、いろいろとそれを全線でやっていますと、すっかり神鉄のキャラクターとして定着してまいりました。

そういう意味でも、今後、しんちゃんを通じて神鉄のイメージをもっていただき、更に、粟生線というものに皆さんに思いをはせていただくということで、どんどん会社をあげてPRしていくと。

これまで、ちょっと粟生線の中で、こぢんまりやってきた感があるんですけれども、そういう展開をしていくということで、昨年から利用があるわけですけれども、今、運転室におきまして非常に好評を得ております。

そういうこともありまして、どんどんやっていきたいということで、これからど

んどん出てきます。

後ろに、いろんなリリースであったり、90年のことを少し御紹介しておきます。

めくっていただいて、17日に出したリリースでございますけれども、これは昔懐かしい車両を走らせて、皆さんに過去を懐かしんでいただこうと、自分たちの青春時代を振り返っていただこうということ、一つ目に、写真が不鮮明で申し訳ないんですけれども、一時期、緑色の電車が走っていた時期がございます。そういう電車を1000系の車両を塗装して走らせるというのが一つ。

その裏を見ていただきますと、これは高度経済成長期にばんばん走ってた車両ですので、皆様にもなじみがあると。また、小野のカコテクノスという会社には、それを復元した車両展示がありますので、よく知ってるかたもあるんですが、そういう時代の塗装をして走らせると。こういう取組をやってまいります。

緑色の車両については5月から、このちょっと前の塗装については7月からということやっていこうと。詳細については、また、いろいろホームページ等で御案内してまいりますので、楽しみにしていただけたらなと思っています。

更に、90年でいろいろやっていくことについて、当社のホームページ上に90年サイトを設けています。ここにいろんなことが載っておりますが、その中に、ちょっと90年の歴史を振り返ったものも付けさせていただきますので、これを見ていただけたらなと思っています。

最初は路線の免許から始まって、いろいろな昔の写真がずっと並んでおります。粟生線と言いますと、1936年6月29日です。三木電気鉄道株式会社が設立されたと書いてます。

粟生線は、神戸有馬電気鉄道が造った路線ではなくて、三木電気鉄道という会社が、神戸電鉄も深く関わっている会社なんですけれども、それが三木まで路線を引いた、それがここにあります。

この写真の横に、緑が丘の工事の状況なんですけれども、本当に何もなかった山のところを切り開いて鉄道が引かれたということでございます。

さらに下に行きますと、広野ゴルフ場前の写真がございまして、粟生線が一番最初に開通したときは、実は、三木駅ではなくて広野ゴルフ場前までの路線でございました。当時、電気鉄道と言いながら、架線の工事が間に合わなくて、ガソリンカーを機関車で引っ張って走らせた。なんとか開業をしたというようなエピソードもございまして。上の丸駅であったり、志染駅は昔の写真が載っております。

更に、次のところへ行っていただきますと、建設時の美囊川橋梁の写真、今の美囊川橋梁というのは、こんな建築はできないと、ちょっと問題のある特異なあれなんですけれども、というのは、カーブをしながら勾配が付いたり曲がっているというような、当時ならではの許可された橋梁でございまして。そういう橋梁であると。

それと、三木駅から小野駅、それから粟生駅に関して言いますと、もともと会社として計画がなかった路線なんですけれども、当時の小野のかたがたがいろいろ土地を提供したり、資金を提供したりして、ぜひ粟生まで路線をつなげてほしいと、そういう地元の思いを受けて路線が延長されたということで、今、粟生まで路線がつながっていると。粟生線については、そういう経緯をたどってきた路線であるということを知っていただければなと思います。

90年事業の中で、そういったことも御紹介しながら、また、皆さんに楽しんでいただけるイベントもたくさん御用意しながら、利用促進並びに当社のPRをし

てまいりたいと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

(会長)

〇〇さん、ありがとうございました。

90年事業について、何か御質問等がありましたら、よろしいですか。

では、引き続き、平成29年度の協議会事業の取組状況について、「ア」から「エ」まで一括してお願いいたします。

事務局から説明をさせます。

### (3) 平成29年度の協議会事業の取組状況について

ア 小野市らん♡らんバス「匠台ルート」の利用状況

イ 「駅的美装化」の取組状況

ウ 山田錦まつりイベント列車「山田錦まつり号で山田錦まつりへGO」  
の実施報告

エ 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報告

(事務局)

三木市都市整備部交通政策課の〇〇と申します。本日はよろしくお願いいたします。

私のほうから、平成29年度協議会事業の取組状況についてということで、まずは、A3横長の右肩に資料6と数字が打ってあります資料を使わせて説明させていただきます。

それに続きまして、次第で言いますと、「ア」から「エ」までについて、順次説明を続けさせていただきたいと思います。

それでは、座って説明させていただきます。

平成29年度の協議会事業の取組状況について、資料6ですけれども、まず、表の見方でございますけれども、一番左側の縦に「基本方針」とあります。こちらが形成計画の基本方針、合計で三つありますけれども、それぞれの基本方針を記載しております。

その右に行きますと、黄色の網掛けでこちらが「事業」となっております。

基本方針が三つありまして、その中に事業が四つ入り込んでおります。その四つの事業について黄色の網掛けで表現しております。

その事業の中に、それぞれの具体的な事業を記載しております。今日はそちらのほうを御説明させていただきます。

資料の右側には、参考として平成28年度の実績を記載しております。適宜参考に見ていただけたらと思います。

それでは、中身のほうに入らせていただきます。

まず、基本方針1の事業「①鉄道とバスの連携強化」という項目でございます。

(1) 「鉄道とバスの広域時刻表の作成」ということで、平成29年度につきましては「粟生線&バス乗継ガイド」の作成、こちらは1万部を発行しております。

また、小野市様におかれましては、市内の公共交通総合時刻表の作成をしていらっしゃると思います。

(2) 「鉄道とバスのダイヤ調整」ということで、こちら小野市様の取組でございますけれども、「らん♡らんバス」の運行ということで、こちらは継続運行しておられます。

黄色い網掛け②「交通結節点の強化」ということで、(1) 「パーク&ライド駐

車場の活用」について記載しております。

小野から三木、押部谷というところで各パーク＆ライドの駐車場を用意しております。平成29年度につきましては、特に、恵比須駅につきまして平成29年10月1日から社会実験として当駐車場における粟生線利用者への駐車料金の割引の拡充を実施しております。こちらの実施結果につきましては、後ほど、御説明させていただきます。

それから(2)、番号が飛びますが(4)、(6)とございまして、こちらにつきましては、神戸市様の鈴蘭台駅周辺の開発の事業を記載しております。

鈴蘭台駅周辺の再開発を進めることによりまして、バス停留所の整備であったり、一般車両の乗降スペースであったり、タクシー乗り場の設置に向けて動いていらっしゃるということでございます。

それから、(3)「駅的美装化の検討」というところにつきましては、先月3月に押部谷駅、広野ゴルフ場前駅、大村駅、葉多駅で駅舎の柱等の塗り替えを実施しております。こちらの実施報告につきましても、後ほど、改めて御説明させていただきます。

(5)「住宅地から駅への新規バスルートの検討」という項目につきましては、こちらは神戸市様の取組でございますが、平成28年度から北五葉地区と西鈴蘭台駅の交通アクセスについて検討を開始されていらっしゃるしまして、平成30年4月2日から3か月間、コミュニティタクシー「おでかけ号」の試験運行の実施を決定しております。

黄色の網掛け③「鉄道施設の更新・改良による安全性の確保・輸送サービスの向上」という項目でございます。

(1)につきましては、各種補助の取組を記載しております。国、県、神戸市、三木市、小野市及び三田市による協調補助につきましては、補助額9億8,400万円、それから、三木市独自の取組でございますが、車両更新に係る独自補助ということで補助額2,200万円という実績となっております。また、新型6500系車両の2編成を新造しております。

1ページめくっていただきまして、一番左側、基本方針2というところで、黄色の網掛け①「駅を中心としたまちづくりの推進」という項目でございます。

こちらにつきましては、上から三木市、神戸市、小野市のそれぞれのまちづくりに向けた取組を記載しております。

三木市では「緑が丘のまちの再生の検討」、それから、神戸市様におかれましては「神戸複合産業団地における企業誘致等の推進」、それから、小野市様では「垂井南土地区画整理事業の推進」ということでございます。

それから、黄色の網掛け③でございます。「住宅・企業の立地を支える公共交通網の充実」ということでございまして、(1)「住宅地や企業用地から駅への新規バスルートの検討」ということで、神戸市様と小野市様の取組を記載させていただいております。

小野市様におかれましては、「らんらんバス」において匠台ルートの新設をされていらっしゃいます。こちらの実施状況につきましても、後ほど改めて御説明させていただきます。

黄色の網掛け④-1「交通結節点におけるにぎわいの創出」ということでございまして、(2)「駅周辺のにぎわい創出」ということで、鈴蘭台駅前再開発工事の推進ということでございます。

こちらは、平成30年9月下旬のビル及び橋上駅舎の改良を目指して工事を進め

ておられます。

三木市におきましては、三木駅及び駅周辺の再整備ということでございまして、神戸電鉄粟生線三木駅再生検討協議会を設置しまして、第1回の協議会を3月15日に開催したところでございます。

1 ページめくっていただけますでしょうか。

一番上の黄色の網掛けでございます。④-2「交通結節点におけるにぎわいの創出」ということでございますが、(1)の部分でございます。こちらは神戸市様の新開地の活性化、都心・三宮の再整備の動きを記載しております。「神戸新開地・喜楽館」の平成30年7月11日のオープンに向け、整備中ということでございます。

それから、方針3「地域公共交通の活性化及び利用の促進」ということで、①「日常利用に対するモビリティ・マネジメントの実施」ということで記載しております。

住民に対するモビリティ・マネジメントにつきましては、後ほど詳細の資料を後ろのほうの配布資料でお配りしております。後ほど、少しそちらを使って説明させていただきたいと思っております。

それから、(2)「園児・小中学生に対するモビリティ・マネジメントの実施」ということで、中ほど、バスの乗り方教室というものがございます。こちらは、東吉川小学校、三木市でございますけれども、1年生及び2年生を対象にバスの乗車体験等の実施をしております。こちらにつきましては、神姫バス様にも御協力いただいて教室を開催させていただいたところでございます。

(4)「地域住民・組織・団体の主体的な取組のサポート・推進」という項目でございます。その中に、粟生線サポーターズクラブの運営サポートという項目があります。

こちらの中に会員数を記載しております。一般会員1,262人、特別会員1,892人で、こちら申し訳ございません、資料の修正がございまして、1,892口でございます。大変失礼いたしました。

この特別会員の口数の平成28年の実績、一番右側の行ですけれども、見ていただきますと、特別会員603口でございます。平成28年度は603口であったところですが、平成29年度3月末時点で1,892口と口数がかなり増えております。

こちらにつきましては、3月の三木駅の火災に伴いまして、その協力金を集めさせていただくという流れの中で、粟生線サポーターズクラブの特別会員の協力金として寄附を提供いただきまして、そちらの寄附金を三木駅の再生に使わせていただくということで、3月中旬から改めて告知をさせていただいたところ、たくさんのかたからお申し出をいただきまして、口数が増えているということでございます。4月16日時点で、こちらの特別会員の口数は2,668口となっております。引き続き、たくさんのかたから協力金をいただいているところでございます。

黄色の網掛け②「職場におけるモビリティ・マネジメントの実施」につきましても、後ほど、別途の資料で御説明をさせていただきたいと思っております。

1 ページめくっていただけますでしょうか。

黄色の網掛け③「楽しい<非日常>利用に対するモビリティ・マネジメントの実施」ということで記載させていただいております。

たくさんの方がいます。全てについての御説明については割愛させていただ

きますが、直近のイベントで申し上げますと、一番上のほうにあります「粟生線乗ろうDAY！プログラム」という項目の中に、「第13回小野陣屋まつり」というイベントの記載がございます。こちらは3月に開催されたイベントとなっております。来場者数は約2万5,000人ということでございますが、来られた来場者の中の粟生線の利用者に対しまして、小野陣屋鍋の無料券の配布を実施しております。

それから、「山田錦まつり号で山田錦まつりへGO」というイベント、こちらは三木市吉川町地域で開催されております「山田錦まつり」にイベント列車を走らせて参加いただくというイベントを実施いたしました。こちらについても、後ほど、別途、実施報告としてさせていただきます。

このページにつきましては、御説明は以上とさせていただきます。

1ページめくっていただけますでしょうか。

一番上、(5)「沿線外への地域情報等の発信」ということで、平成29年度は粟生線全線開業65周年の年でございます。この記念事業といたしまして、マスコットキャラクターしんちゃんのぬいぐるみを製作しまして、車両の運転席に設置をしているということです。

それから、粟生線全線開業65周年記念ヘッドマークを6500系新型車両に掲出しております。

平成30年度についてはさきほどもありましたが、神戸電鉄開業90周年記念事業を進めていくという予定でございます。

④「企画乗車券等の販売による公共交通の利用促進」という項目でございます。

(1)の中に「三木市ふるさと納税における返礼品」という項目がございます。こちらはふるさと納税の制度を活用しまして、神戸電鉄の1日乗り放題チケットと有馬温泉太閤の湯利用チケットを提供したものでございます。こちらについては、実績としては7口、寄附金額としまして7万円ということになりました。

最後の項目ですが、(2)「対象者等を限定した企画乗車券の発行」ということで、神戸市様の神鉄シーパスワン、神鉄シーパスワンプラスの販売、こちらは対前年度比で4,366枚、14.1%の増加となっております。

また、その下、三木市でございますが、三木市神戸電鉄福祉パスの販売というところでございまして、こちらに対前年度比344枚、12.7%の増ということになりました。

資料6の説明につきましては、以上とさせていただきます。

今回、配布させていただいている資料の後ろのほうに、配布資料として、「モビリティ・マネジメントの取組状況一覧」というA4横長で左肩にホッチキスをした資料がございますので、そちらを御確認いただけますでしょうか。

こちら、「モビリティ・マネジメントの取組状況一覧」ということで、平成29年度に実施しましたモビリティ・マネジメントの取組状況を記載しております。全部で3枚ある資料なんですけど、上2枚につきましては「日常利用に対するモビリティ・マネジメント」、市民のかた、市民の団体のかたに対しまして実施した取組となっております。

一番最後の3枚目の資料につきましては「職場におけるモビリティ・マネジメント」と題しまして、各職場、企業等の従業員様向けにモビリティ・マネジメントを実施したということになっております。

全ての説明については省略をさせていただきますが、3ページ目の「職場におけるモビリティ・マネジメント」、4番につきましては、前回の神戸電鉄粟生線活

性化協議会、昨年の12月に開催しましたが、それ以降に実施したモビリティ・マネジメントとして網掛けで記載させていただいております。

モビリティ・マネジメントの説明については、以上とさせていただきます。

そういたしますと、次第にしたがいまして、小野市の「らん♡らんバス」匠台ルートの利用状況ということで、右肩資料7と番号を振ったA4縦の資料を御確認いただけますでしょうか。

こちらにつきましては、小野市様から御説明をお願いしたいと思います。

(小野市)

それでは、小野市総合政策部交通政策グループの〇〇より、匠台ルートの運行実績について御報告させていただきます。失礼いたしまして、座って御説明させていただきます。

まずは、資料7を御覧ください。

さきほど、神戸電鉄〇〇部長様や事務局からお話のほうがございましたが、小野市のコミュニティバス匠台ルートは、神戸電鉄樫山駅と小野市内の工業団地とを結ぶ新規ルートでございまして、粟生線の活性化や市内の就労環境の向上を目的に、平成29年9月1日より運行を開始しております。

運行実績といたしましては、資料のとおり、3月末までの7か月間で1万4,772人の利用となっております。

9月の運行当初は月1,700人程度の利用でございましたが、徐々に利用者を増やしておりまして、3月では2,600人の利用がございました。平均として1か月当たりの利用者数は2,110人で、当初の年間利用目的である年間3万人、月にしまして2,500人の見込値には達しておりませんが、今後、運行ダイヤの改正等を行い、利便性を高めて、目標を達成できるようにしていきたいと考えております。

簡単ではございますが、匠台ルートに関する実績報告とさせていただきます。

以上でございます。

(事務局)

引き続きまして、次第にしたがいまして、駅的美装化の取組状況ということで、右肩に資料8と番号を振った資料を御用意いただけますでしょうか。

こちら、駅的美装化の取組状況ということで資料とさせていただきます。

さきほど御案内させていただきましたが、先月3月に押部谷駅、広野ゴルフ場前駅、大村駅、葉多駅の4駅で駅的美装化を実施しております。

こちら、1枚ページをめくっていただきまして、写真を添付しております。

上から押部谷駅、広野ゴルフ場前駅、大村駅、葉多駅となっております。用紙の左側半分は施工前の状況、右側半分が施工後の状況となっております。

主に、まずベンチですね、ベンチのところの左側、例えば、押部谷駅で言いますと青いベンチがありましたが、こちらもだいぶ経年劣化が進んでおりまして、右側、白い色のベンチが設置されているのが御確認いただけると思いますが、こちらのほうの美装化を図っているということと、そのベンチの後ろの壁の部分ですね、壁の部分についても、だいぶ塗装が剥がれたりしている箇所がありました。そちらのほうの修繕を実施したということです。

簡単ではございますが、資料8については、説明は以上とさせていただきます。

続きまして、右肩資料9と番号の振ったものでございます。こちらは、山田錦まつりイベント列車「山田まつり号で山田錦まつりへGO」の実施報告となっております。

こちら、概要としましては記載のとおりですが、プログラム名で言いますと「山田まつり号で山田錦まつりへGO」ということで、3月10日に実施しております。貸切列車4両の1編成を用いまして、谷上駅を出発しまして、恵比須駅まで行くと。恵比須駅から山田錦まつりへの会場につきましては、貸切バスでお客様を運ばせていただいたということです。参加費については、お1人1,500円、先着100名様で申込を開始したところ、おおむねだいたい一週間程度で定員に達したというような状況でございました。

こちらは、車内で日本酒、これは山田錦を使った日本酒を楽しんでいただきまして、おつまみについては山田錦の館にあります企業組合「彩雲」さん特製のおつまみを提供させていただきました。

三木市出身のシンガーソングライター衣川亮輔さんにも出演いただいて、その他プレゼントも提供させていただいたということでございます。

実施の結果としまして44組94名のかた、こちらは当日、前々日、前日キャンセル等もありまして、100名は切ったような形にはなったんですけども、参加いただいたということで、事業収支については御覧のとおりでございます。

1ページめくっていただきます。

こちらが実施の写真となっております。左側イベント列車の外観については、見ているとおりではございますが、車両の頭に特性のヘッドマークも掲出しているということです。イベント列車の車内については、足元に畳を敷き詰めまして、靴を脱いで上がっていただくということです。こちらのほうで日本酒とおつまみを楽しんでいただきながら、また、シンガーソングライターの衣川さんの歌も聞きながら、山田錦まつりへの会場へ向かうということで実施させていただきました。

次のページにつきましては、今回のイベントのチラシとなっております。また、御覧いただけたらと思います。

3枚目のところでございますが、右肩に別紙と記載しております。こちらについては、当日のアンケートの結果を記載しております。94人参加されたうち、71人がアンケートに回答をいただいております。

上から性別、年齢ということで、男性のかたが比較的多かったと。それから、60代を中心にしまして、50代、それから、40代のかたと70代、このあたりの年齢層が中心であったということでございます。

それから、神戸市北区から今回のイベントに参加されたかたが約4割ということでございます。

昨年も山田錦まつりのイベント列車は運行しておりますけれども、リピーターのかたは24%、今回初めてこのイベントに参加しましたとおっしゃるかたが75%であったということでございます。

1ページめくっていただけますでしょうか。

この列車の満足度ということでございますが、79%のかたが非常に満足、あるいは満足であったと御回答をいただいております。

また、最後の項目、山田錦まつりへの参加経験ということで、初めて山田錦まつりへ来ましたとおっしゃるかたが75%ということで、このイベント列車を運行することによって地域のイベントを知っていただく機会にもなったのかなというふうに見ております。

資料9については、説明は以上とさせていただきます。

そういたしますと、右肩に資料10と番号を振った資料を御用意いただけますでしょうか。

こちらが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報告でございます。

こちらは、いわゆるパーク&ライドの割引を実施したということでございます。昨年10月から3月31日まで6か月間実施しておりまして、割引の内容としましては、従来、神戸電鉄を使われたかたにつきましては、駐車料金が100円割引されるということでございましたが、この期間におきましては、割引の幅を広げまして200円割引させていただくという取組でございました。

「3 利用状況」を御覧いただけますでしょうか。駐車場利用台数、これはパーク&ライドの神戸電鉄さんを使われなかったかたも含まれています。駐車場の利用台数でいいますと、この半年間で6,180台ございました。その中から実際に神戸電鉄さんを使われて、パーク&ライドで割引を受けられたかたというのが3,224台であったということでございます。

その下のほうに行きますと、1日当たりの台数を記載しております。駐車場の利用台数1日当たり34台に対しまして、実際に神戸電鉄さんを使われて割引を受けられたかたというのが18台あったという表となっております。

協議会の負担金額としましては、32万2,400円であったというところがございます。

前年度の同期間と比べまして、どれぐらい増減があったかというのが一番右側の列となっております。網掛け部分を御覧いただきますと、パーク&ライドの利用台数1日当たりで言いますと、前年度は16台であったものが18台となったということで、2台増えたという形になっております。

この結果を踏まえまして、今後の方針という形にはなるんですけれども、「4 検証結果」というところを御覧いただけますでしょうか。社会実験の実施に伴いまして、当駐車場のパーク&ライド利用台数1日当たりの増加は2台と少なく、協議会の負担に見合う利用状況となっていないと。このため、社会実験としての鉄道利用割引は今回をもって終了としまして、期間の延長等は実施しないということとしております。

この協議会の負担に見合った利用状況となっていないという部分につきましては、「参考」と一番下に記載しております部分を御覧いただけたらと思います。今回、2台のパーク&ライド利用台数増加となっておりますけれども、仮に、恵比須駅から湊川駅間の6か月の定期運賃で換算しますと、こちらは11万5,940円というところがございます。

仮に、パーク&ライド利用台数の増加2台のかたが定期利用と仮定しますと、6か月間で2人分ということでございますので、23万1,880円という金額に相当すると。こういたしますと、今回、協議会での負担金額32万2,400円ということで、負担金額のほうが大きくなっておりまして、事業の継続はなかなか難しいのではないかとということで、こういう形で判断をさせていただいたところでございます。

裏面にはパーク&ライドの利用状況、これは全ての駐車場について利用状況を記載しております。また、御確認いただけたらと思います。

資料10については、以上で説明とさせていただきたいと思っております。

以上で、説明を終わります。

(会長)

ありがとうございました。

それでは、平成29年度の協議会事業の取組状況について何か御意見、御質問等

はございますでしょうか。

では、次に進ませていただきたいと思います。

## 5 三木駅の被災について

(会長)

「その他」のほうは三木駅の被災についてということで、神戸電鉄さん、お願いします。

(〇〇委員)

それでは、冒頭からいろいろとお話が出てまいりましたけれども、資料11に基づき御説明させていただきます。

本年3月4日に発生しました火災による類焼で三木駅の本駅舎が焼失したことにつきまして、被災からダイヤ復旧までの経過、それと今後の取組予定等を御報告させていただきます。

今回の件では、沿線の内外を問わず、多くの皆様から温かい励まし、皆さんにも心を傷めていただいて、いろいろとお声掛けいただいておりますけれども、これにつきまして感謝申し上げますとともに、我々も非常に勇気付けられて頑張っているということを報告させていただきたいと思っております。

そして、今後とも、安全で安定した運行の確保について、地域を支える交通事業者としてその責務を果たしてまいりたいと思っておりますので、引き続きよろしくお願い申し上げます。

写真ですけれども、4点あるうちの3点は焼ける前の写真でございます。

まず、左上が西側ということで、ここがメインの出入口というようになっております。さきほども、ちょっと、歴史を御紹介させていただきましたが、三木駅は三木鉄道の終着点ということで、終着駅としてのたたずまいが残った駅舎でございます。これも80年前に造った駅舎がそのまま残っております、中を改装はしておりますけれども、建物自体はそのままでの駅舎ということでございます。

右側が南側、下にいきまして、左側がホームから駅舎の内部を見た様子の写真でございます。非常に広いスペースがあるという状態なんですけれども、従前は売店などもあって、にぎわっていたというところではございますが、近年では、売店の採算が厳しくて閉店したわけで、今後の活性化を何とか図れないかということで、この協議会でもたびたび取り上げて検討してきたんですけれども、なかなか図れてなかったというところがございます。

右側は残念ながらその駅舎がなくなって、今こういう状態で運用がなされてるといってございまして。

裏面に行っていただきまして、被災からダイヤ復旧まででございます。

これは、皆さん御承知のことなんですけど、ちょっとだけ整理させていただきますと、3月4日に火災が発生したわけなんですけれども、18時過ぎに起こりまして、鎮火したのは23時12分ということで、これに伴いまして、電車の運行ができなくなったということで、この時間以降は電車が止まったと。それと、この火災により、下りホームの使用ができなくなったということになりました。

電車が運行できなくなったことにつきましては、JRさんに振替輸送を依頼したのに加えまして、当社におきましても志染～粟生間でバス、タクシーによる代替輸送を実施したということでございますが、その翌日になんとか電車を走らせることができました。相変わらず、下りホームの使用ができなかったわけなんですけれども、なんとか走らせることができましたので、ただ、ちょっと下りホームが使

えないということで、志染～粟生間については、三木駅は行き違いをする駅なので、行き違いができないと、どうしても従前のダイヤが運行できないということで、朝夕はダイヤを半分にさせていただきまして、列車の本数を半分にして運転をさせていただいたと。相変わらず、J R神戸～粟生間については振替輸送をしたと。

また、この間は警察、消防の検証がありましたけれども、当社のほうでは、復旧に備えて準備をしたということでございます。

3月7日、8日、ここから現場復旧が始まるわけですがけれども、駅舎解体、通路確保、駅務機器設置等の工事をしていったと。その間ですがけれども、相変わらずダイヤは、朝夕は減便ダイヤということでしたが、J R神戸駅と粟生間の振替輸送については利用者があまりなかったということで、この振替輸送については終了させていただいたと。

3月9日に復旧を迎えるわけですがけれども、工事が9日未明にはある程度できてたんですが、設置した機器等の動作確認とか、また、電車を動かすに当たって、いろいろ安全性を確認する必要がございましたので、朝ラッシュが終わった後に、それを実施し、15時14分に下りホームの使用を再開し、元の運行状態に戻ったという流れで復旧を図ったところでございます。

三つ目に臨時ダイヤの影響をまとめてございます。

やはり、電車が大きく減便になったり、あるいは止まってしまうとどうなるのかということを見ていく上で、今回は、ある程度、こういうことではなかったかということをお紹介させていただいています。

要するに、神戸方面へ向かわれるお客様に大きな影響が生じたということと、高校生を中心として、家族によるマイカー送迎が増えたであるということが言えるかと思うんですが、詳細につきましては、データを別紙で付けておりますので、そちらを見ていただければと思います。

別紙のほうに数字がございますが、こちらは、ちょっと算定の仕方がマニアックなので、下のほうに記載を付けさせていただいております。

これは3月4日から9日の間に、いろいろと減便であったり、電車が止まったりとかしたんですが、それを昨年度と利用者数を単純に引きますと、もともとトレンドで減っているところが入ってしまいますので、そのトレンドを除去して、純粹に臨時ダイヤの影響として見たらどうかというような流れで、算定方法にあるような1、2、3の流れで数字を見たものでございます。ですから、ある程度、おおよそのものになっていくので、これがざっくりそのものだということではない数字であることをちょっと踏まえて、見ていただきたいと思います。

これによりますと、一つ目のところ、志染～粟生間だけを見て、1日当たりの増減を見てるんですがけれども、粟生線内の御利用が、乗車駅「粟生線」、降車駅「粟生線」というところの336ということで、この表の中で一番数字が大きくなっている。それと「他者局」というところがマイナス149、右上のほうと左下のマイナス160ということで大きくなっているということがまず見てとれるかなと思います。

それを今度、各駅で見ていきますと、各駅ごとにいろいろと特徴があるんですがけれども、志染駅ですけど、志染は粟生線内の利用は減ったんですが、有馬線から粟生線だったり、粟生線から有馬線へ行ったりということが増えてございます。

これは、普通では考えられないことなんですけれども、やはりこの区間、運行するかどうか分からなかったとか、あるいは減便になってるということから、志染

まで車等で行かれて、ここから乗られたかたが増えたんだろうと。神戸方面へ行かれるに当たって、そういったかたが多かったということを経験するデータかなと思われま。

あと、「栗⇄栗」というところの縦列を見ていきますと、大きな数字が入っているところが志染駅、三木駅、大村駅、小野駅、栗生駅ということで、ここを見ていただきますと、ずばり高校がある最寄り駅ということでございます。

特に、被災の翌日には、三木市内の高校は期末考査が終わったと思うんですけども、小野市の高校は期末考査の真ただ中という中で、万全を期して車で帰ったというかたが多かったかなと。そういう意味では、家族の負担がある意味、大変だったというようなことが、この辺から分かるのかなというところがございます。

資料は戻っていただきまして、最後に今後の予定でございますけれども、現在の駅務機能としては、ダイヤが復旧し、ちょっといろいろと手直ししたりとか、執務スペースを造ったりとかいうことが必要なんですが、当社としては、従前の駅舎を建てるというところまでは、なかなか今の状況ではしんどいという中で、また、隣接地の住宅が2棟焼けたわけですけども、このかたの生活の再建というような課題もございます。そういったものも合わせて、よりよい形にできないかということで、さきほど申し上げましたが、三木駅についてはにぎわいづくりというのが課題でございました。

また、三木駅の特徴で言いますと、駅を出たところに歩道がちゃんと整備されてなくて、また、踏切の近くに交差点があって、また、バス停留所もあって、非常に交通上の課題もあるというような状況ですので、それらの解消ということも考えられないかと。いろいろと関係者がいる中で、三木市さんと兵庫県さんと話し合いをさせていただきながら、いい方向に行けないかなと。そういったことも含めた被災からの復興を、栗生線の活性化といったものにつなげていけないかなということでやってまいりたいと思っているというのが現在の状況でございます。

以上でございます。ありがとうございます。

(会長)

ありがとうございます。

さきほどの三木駅の被災について、何か御意見はありますか。

どうぞ。

(〇〇委員)

意見というよりは、最後、〇〇委員がおっしゃられた話なんですけれども、まだ方針が決まってないので、今年度の重点事業には入らなくていいと思うんですけど、来年度には基本方針1、2のところ、三木のことが、これをいい機会に入るようになればいいなという期待を持っておりますので、関係者の皆さんでしっかり議論をしていただければと思います。

(会長)

ありがとうございます。

復旧から復興ということで、関係機関と連携して頑張ってもらいますので、よろしくお願ひいたします。

ほかに御意見、御質問等は。なければ、次に進ませていただきます。

## 6 神戸電鉄栗生線三木駅再生検討協議会について

(会長)

神戸電鉄栗生線三木駅再生検討協議会について、事務局からお願いいたします。  
(事務局)

失礼します。

それでは、資料右肩に12と書いた資料を御用意ください。「神戸電鉄栗生線三木駅再生検討協議会について」でございます。3月4日に発生しました火災によりまして焼失した神戸電鉄栗生線三木駅の復旧のみならず、駅周辺のにぎわいづくりとともに、栗生線の更なる活性化に資する交通環境の構築のため、関係機関で情報共有及び協議を行うことを目的としまして、関係機関で組織する神戸電鉄栗生線三木駅再生検討協議会を設置しております。

組織としましては、神戸電鉄株式会社寺田社長様、兵庫県県道整備部廣田県土企画局長様、兵庫県北播磨県民局小谷加東土木事務所長様、そして仲田三木市長で委員として組織を構成しております。

会長としましては、仲田市長が会長に、副会長に寺田社長になっていただいております。

事務局は三木市都市整備部交通政策課に設置しております。

主な業務としまして、三つほどございます。

一つ目に駅舎復旧計画の策定方針の検討、二つ目に駅前広場及び利便施設整備計画の策定方針の検討、最後に事業手法の検討等でございます。「その他」としまして、協議会の下部組織としまして幹事会を設置し、実務的かつ専門的な見地からの協議を実施しております。

上記の主な業務以外に想定される業務につきましても、関係機関がそれぞれ業務分担の上、相互に協力を行いまして、事業の円滑な推進に努めることとしております。

一番最後に、第1回協議会の開催概要を記しております。第1回は3月15日木曜日に、神戸電鉄株式会社本社7階会議室において開催いたしました。内容としましては、協議会の規約の承認、会長の選出、駅の被災状況の報告等を行いました。

以上でございます。

(会長)

ありがとうございました。

三木駅再生検討協議会について、何か御意見、御質問等はございますでしょうか。よろしいですか。

これで議事を終わりますが、なければ、全体的に何かございましたら、挙手にてお願いいたします。

では、ないようですので、これで私は議長を降ろさせていただきまして、事務局にマイクをお返しします。御協力ありがとうございました。

## 7 閉会

(事務局)

会長、会議の進行、どうもありがとうございました

それでは、これもちまして、第34回神戸電鉄栗生線活性化協議会を閉会いたします。

委員の皆様におかれましては、今後とも栗生線沿線地域の活性化への取組につきまして、なにとぞ御協力いただきますようよろしくお願いいたします。本日は、誠にありがとうございました。