

第47回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：令和4年8月31日（水）
午前10時10分～午前11時40分
場所：三木市立教育センター4階 大研修室

○事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第47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都市整備部交通政策課長の●●と申します。どうぞよろしく願いいたします。

それでは、協議会の開会に当たりまして、協議会会長の仲田三木市長から御挨拶申し上げます。

○仲田会長

皆さん、おはようございます。まだまだ暑い日が続いていますが、今日もこうしてお越しいただきましてありがとうございます。

前回、7月8日に開催させていただきました、約2か月ぶりの開催となります。本日の協議会におきましては、後ほど説明がございます神戸電鉄粟生線地域公共交通計画、お手元の資料1ということで配らせていただいておりますが、パブリックコメント実施前の素案について、いろいろな御議論をいただくことになろうかと思っております。そして、本日、御議論いただいた後、パブリックコメントにかけさせていただきますという運びになります。

また、粟生線活性化の取組等に対する国の支援に関する要望についても、また、この後、議論をしていただければと思っておりますので、どうかよろしく願い申し上げます。簡単ですが、挨拶とさせていただきます。よろしく願いいたします。

○事務局

ありがとうございました。

さて、本日の委員の出欠状況につきまして御報告いたします。

神戸市都市局担当部長の●●様の代理出席といたしまして、交通政策課交通支援担当課長の●●様です。

また、小野高等学校生徒指導部長の●●様の代理出席といたしまして、●●様です。

また、神戸市建設局道路計画課長の●●様、元三木地区区長協議会会長の●●様、神戸商工会議所常務理事の●●様、小野商工会議所の●●様につきましては御欠席と聞いております。

なお、本協議会の委員25名のうち、出席者数は現在18名であり、過半数以上の出席をいただいていることから、協議会規約第8条第4項の規定により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、議事事項に入らせていただきます。

これからの進行につきましては、仲田会長にお願いいたします。

仲田会長、よろしく申し上げます。

○仲田会長

それでは早速ですが、式次第に沿って進行させていただきたいと思います。

議事第1号、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画について、まずは、事務局から説明をお願いします。

○事務局

皆さん、おはようございます。三木市都市整備部交通政策課の●●と申します。よろしくお願ひいたします。

私から、資料1につきまして御説明させていただきたいと思います。お手元に資料1ということで、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画（パブリックコメント実施前素案）という120ページほどの冊子となりますが、その後ろに参考資料編ということで冊子を付けておりますので、その2つをお手元に御用意いただけたらと思っております。

早速、資料1ですけれども、この粟生線の計画、本日、パブリックコメント実施前ということで非常に大部な作りとなっております。

1ページめくっていただきまして、目次が記載されております。第1章の「はじめに」から始まりまして、全部で第9章「達成状況の評価及び推進体制」まであります。このうち第7章までにつきましては、前回、7月の協議会で御審議を賜りまして、承認いただいているということでございます。本日は、主に第8章と第9章につきまして御説明をさせていただきたいと思います。

第8章、第9章に入る前に、念のため、前回の協議のおさらいの意味を含めまして、97ページを御覧いただきたいと思ひます。

お手元の冊子97ページ、A3で開くような形になっております。こちらを開いていただきますと、現状の問題点と交通の課題、それから、右側に目標・理念ということで基本方針①から③まで、それから、基本方針ごとに施策と主な事業を打ち出している計画の骨子に当たる部分でございます。こちらの部分につきまして、前回協議させていただいたということでございます。今日はこの骨子の中身の部分について、第8章以降、御説明をさせていただくという流れになります。

そうしますと、今、御覧の97ページから1ページめくっていただきまして、99ページとなっておりますけど、第8章「主な施策及び事業」ということで説明に入らせていただきたいと思ひます。

1つめくっていただきますと101ページでございますが、取り組むべき事業一覧になっております。さきほどの骨子の中身について説明させていただくということでして、お手元のA3横長の資料ですけれども、基本方針、施策、主な事業、その隣に取組事例ということで網羅しています。この網羅した中身について、説明を進めていきます。

1ページめくっていただくようお願ひいたします。103ページです。基本方針1「鉄道を軸とした地域公共交通サービスの安定的な維持・確保」ということで、①鉄道施設の更新・改良でございます。その下に主な事業、取組内容を記載しております。

環境に配慮した安全で安定した輸送サービスの確保でございまして、新型車両の導入をはじめまして、鉄道車両、駅務機器等の更新、改良を進めていくということ、その下になりますけれども、それに併せて、国、県、沿線市協調の鉄道安全輸送設備補助による支援を実施していくということでもあります。

1 ページめくっていただきまして、104 ページでございます。②交通結節点として快適な駅環境の整備・強化でございます。いくつかありますけれども、一番上、駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上でございまして、例えば、一番上の駅的美装化、それから、下のほうに目を移していただきますと、徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備ですとか、サイクリングとの連携ということで事業を打ち出しております。

その右側のページ、105 ページを御覧いただきたいと思います。パーク・アンド・ライド駐車場の活用でございます。前回の協議で御確認いただいたとおり、パーク・アンド・ライド駐車場を整備しておりますけれども、利用者数が減少の傾向にあるということで、説明の文章の中ほどに、新たなパーク・アンド・ライド促進策の検討を行う必要があるということでございます。

それから、1 ページめくっていただきまして、106 ページを御覧いただきたいと思います。③適正な運行形態、持続可能な運営形態の検討でございまして、利用実態に応じたサービス水準の見直しや適正な運行形態、持続可能な運営形態について検討していくということでございます。

運行形態については、例えばですけれども、ダイヤ変更や運行本数の見直しですとか、それから、将来にわたって持続可能な運営形態の検討ということで、三木市においても、ただいま増便運行の社会実験を実施しておりますけれども、例えばこういった施策を通じまして、そういった検討を進めていくということでございます。

右側のページ、107 ページを御覧いただきたいと思います。基本方針の2「まちづくりと連携した地域公共交通サービスの構築」でございます。

①まちづくりの推進でございまして、取組内容といたしまして、住宅地の開発や魅力の向上、それから、その下、企業用地の開発や企業誘致の推進でございます。沿線3市におきまして、各種企業用地の開発、誘致推進に取り組んでおります。こういった事業を、引き続き、この計画の中でも進めていくということでございます。

1 ページめくっていただきまして、108 ページを御覧いただきたいと思います。②の観光との連携でございます。観光資源の活用や観光資源への誘客促進、それから、その下の企画乗車券の発行であります。地域の観光資源、観光拠点の活用と、それから、そうした施設との連携ということで、公共交通の利用促進を図っていくといった内容でございます。

右側の109 ページ、③のバス、タクシー、その他地域交通などのアクセス交通の確保・充実です。今の計画では特にバスとの連携を中心に記載しておりましたが、この計画の中ではバスをはじめまして、タクシーその他地域交通などとのアクセスということで記載を拡充しております。

駅から住宅地へのアクセス交通の確保・充実、それから、その下になりますけれど

も、駅から今度は企業用地へのアクセス交通の確保・充実、それから、1ページめくっていただきますと、一番上、今度は駅から観光資源へのアクセス交通の確保・充実ということで、それぞれアクセスの確保・充実に取り組んでいくということでございます。

それから、今、御覧の110ページの下になりますけれども、ICT技術活用の充実といった項目があります。近年、ICT技術が非常に進んでおりまして、そういった技術を活用しまして、いわゆるMaaSと言われる部分ですけれども、例えば、ダイヤとか決済方法とかクーポンとか、そういったものが一体となったような取組を進めていく必要があるのではないかとということで記載をしております。

右側のページ、111ページになります。今度は基本方針3「市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化」でございます。

①自発的な公共交通への利用転換でございまして、地域住民の日常的な公共交通利用を促す取組の推進でございます。地域住民へのモビリティ・マネジメントの実施、それから、鉄道とバスの総合時刻表の発行等による公共交通ダイヤの情報発信ということで事業を記載しております。

特に、公共交通ダイヤの情報発信につきましては、前回の協議でも、紙媒体だけではなくて、利用ニーズに応じて、デジタル媒体での情報発信といった観点も重要ではないかといったようなコメントもいただいております。その辺りの記載を加えております。

1ページめくっていただきまして、112ページに入ります。②栗生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進でございます。新たな公共交通利用獲得のための情報発信でございます。転入者や来訪者への情報発信、それから、その下になりますけれども、子育て世代、それから、若者世代に向けた情報発信の強化ということで記載をしております。従来の紙媒体ですとか、ホームページといった媒体だけでなく、SNSを活用した情報発信にも力を入れまして、栗生線の周知・PR、協議会事業の周知・PRに取り組んでいくということでございます。

その右側のページ、栗生線の「あした」のための学びの場づくりでございます。このうち、紙面のちょうど真ん中にありますけれども、将来も公共交通を使ってもらうための高校生へのモビリティ・マネジメントの実施でございます。従来、園児、小・中学生を中心とした取組をこれまでも実施してまいりましたが、この計画の中では特に高校生に対するモビリティ・マネジメントも積極的に推進していく必要があるということで、取組を拡充しているところでございます。

それから、その下の栗生線の活性化を支える地域住民・組織・団体への支援ということで、栗生線サポーターズクラブの運営支援ですとか、協議会で利用促進活動補助金という制度を使って地域住民の栗生線を使ったイベントを支援しております。そういった取組を実施していくということでございます。

1ページめくっていただきまして、114ページになります。今度は、利用のきっかけとなる乗車イベントの開催、実施であります。こちらは大きく3本柱で、地域で開催されるイベント等との連携、それから、交通事業者が主体となって実施するイベ

ント、それから最後に、協議会が主体となって開催する各種イベントの充実ということで、こういった取組も進めていくということでございます。

第8章の主な施策、取組内容については以上ということになります。

今度は、今、御覧の右側のページ、115ページ、第9章「達成状況の評価及び推進体制」について御説明させていただきたいと思っております。

この計画の目標設定といたしまして、今、御覧のページに大きく数値目標の表を付けておりますので、まずは、こちらを御覧いただきたいと思っております。

それぞれの基本方針ごとに大きく言いますと3つずつ、目標を設定しております。

基本方針1の目標設定につきまして、①でございますけれども、安全で安定した輸送サービスの確保のための新型車両の導入編成数ということで掲げております。今回、神戸電鉄様におかれまして、令和6年度から新しい車両を導入していくといった計画があります。そちらをこの計画の中で進めていくということで、一番右側、目標値としまして累計で4編成としております。

それから、基本方針1の②でございますけれども、車両や鉄道施設等の更新・改良に対する兵庫県及び沿線市の支援充当率でございます。現況値33%、それに対して目標値は3割以上ということで、引き続き、確実な支援を実施していくことを目標に掲げております。

それから、その下の③時間貸パーク・アンド・ライド駐車場の年間利用者数でございます。現況値といたしましては11,100人でございます。目標値としては14,200人でございます。この目標設定につきましては後ほど触れますけれども、粟生線の実利用者数の目標値と連動させる形で目標を設定したということでございます。

基本方針2の目標設定に入ります。①-1、①-2、①-3とあります。こちらはそれぞれ住宅地と鉄道を結ぶアクセスバスの待ち時間、それから、企業用地、それから、観光地と駅を結ぶアクセスバスの待ち時間ということで掲げております。今回、現計画でもこの待ち時間の目標値を決めておりましたけれども、今回は更に細分化しまして、住宅地、企業用地、観光地と分けて、また、目標の対象とする駅につきましても、住宅地としては緑が丘駅、それから、企業用地としては檜山駅、それから、観光地といたしましては緑が丘駅からネスタリゾートへのバスの移動を想定しまして、重点的に取り組む、又は、効果検証を進めていくということで目標を定めました。

住宅地については現状8分を1分短縮し、目標7分です。それから、企業用地と観光地については現状5分です。この待ち時間をキープする、これ以上延びないようにしていくといった目標を組んでおります。

それから、その下の神戸市西区、三木市、小野市の工業団地の従業者数ですけれども、こちらは現況が17,200人、これに対して目標値を17,500人としております。それから、三木市、小野市の観光入込客数につきましては、598万人を737万人の目標値です。この従業者数と観光入込客数はいずれも沿線市の創生計画ですとか、総合戦略、こちらで立てられた目標と整合するように設定をしております。

それから、最後、基本方針の3の目標に入ります。こちらは鉄道実利用者数及び沿

線地域の1人当たりの年間鉄道利用回数で、右側に目を移していただきますと、現況値は令和3年が627万人でしたが、これに対しまして目標値を700万人、1人当たりの利用回数としては36回から44回に引き上げていく目標です。

その下の②番が実利用者数の定期の利用でして、354万人を370万人、1人当たりの利用回数を35回から43回に、最後に、③が今度は定期外の目標でして、274万人から目標値が330万人ということで、16回から20回に引き上げるといった目標設定としております。

実利用数の目標については重要なところですので、お手数ですがけれども、お手元の参考資料編を御覧いただきたいと思っております。こちらの参考資料編で、どのように目標を設定したのかについて御案内をさせていただきたいと思っております。

まず、23ページを開いていただきたいと思っております。これは人口がどのように推移するかということで、各種推計を用いまして、栗生線沿線地域の人口がどのように令和9年度までに動いていくかをまとめた資料になります。下に表を付けておりまして、各市域の総人口、5歳以上人口の表があります。その一番下の数字を見ていただきますと、増減率が計画期間の間に0.93ということで、減少するといったことが推計値として想定されるということです。

1ページめくっていただきまして、右側、25ページを御覧いただきたいと思っております。こちらはコロナ禍収束後の鉄道利用者数の減少率です。コロナ禍収束後の鉄道の利用者数はまだまだ不透明なところはありますけれども、最近の動きを見てみますと、比較的コロナの影響がある程度落ち着いたと見られる令和4年の4月から6月、この辺りの公共交通の利用状況を見ますと、それでも、やはりコロナ前の9割程度までというところです。今回、目標を設定するに当たって、ひとまず、こういった9割という影響が引き続き想定されることをまず念頭に置いております。

こういったところを踏まえまして、今度、ページをめくっていただきまして、32ページと33ページを御覧いただきたいと思っております。左側の32ページが定期の利用者数、右側の33ページが定期外の利用者数の目標設定の方法を記載しております。左側32ページの下にあります目標値の算出根拠です。さきほど御案内したとおり、まず、人口の減少、それから、コロナ収束後も減少のおそれがあるということです。こういったところを踏まえまして、下に算出式がありますけれども、生産年齢人口減少率が91%と、これが③と書いてあります。コロナ収束後の減少率を90%ということで④となっています。この③、④を踏まえて、令和9年度を単純に推計いたしますと353万人で、これを⑤としております。令和9年の人口が⑥に記載しておるとおり86,000人と推計されますので、単純に計算すると1人当たり年41回使うこととなります。

この計画では、これに対しまして、1人当たり2回、1往復これまでよりも多く使っていただくことを目標と掲げておりまして、⑧になりますけれども、年43回を使っていただくように取り組んでいきたいということです。こうしますと、いちばん下ですがけれども、定期の目標値が370万人といった数値になります。

今度は右側の定期外の数字になりますけれども、こちらも同じように考えていきま

して、1人当たり1往復、鉄道の利用回数としたら2回、これまでよりも多く使っていただくことを想定しております、一番下の目標値としては330万人といった考え方です。

定期と定期外、370万人と330万人を合計しまして、全体としては700万人を目標として取り組んでいきたいといった目標を組んでおります。

本編に戻っていただきまして、説明は最後になりますけれども、118ページ、119ページを御覧いただきたいと思います。こちらは今後の関係主体の役割、それから、いわゆるPDCAということで効果検証して取り組んでいくといった図になります。

右側の今後のスケジュール概要ですけれども、本協議会は、上から3つ目、事業評価という記載をしております。従来は計画の中間年度に効果検証するということがあったのですけれども、この計画では毎年度、評価を実施しまして、事業を見直しし、粟生線の利用促進に取り組んでいくということで考えております。

駆け足ではございますが、ひとまず、資料1の説明とさせていただきたいと思えます。ありがとうございました。

○仲田会長

説明ありがとうございました。

地域公共交通計画について説明があったところでありますが、ここで皆さんがたに御意見をお伺いしたいと思えます。どんなことでも構いませんので、気軽に質問のあるかたは挙手にてお願いをしたいと思います。

なければ、私の独断と偏見でよろしいですかね。ちょっと目が合いましたので、●●さん、何かありましたら。突然振って、申し訳ありません。

○●●委員

私は、第1回目からこの会議に出席させていただいています。沿線住民という立場で意見を今まで述べさせていただきました。最近、あまり沿線住民としての意見を出していないんです。というのは、この施策、今日は久しぶりに見た気がします。沿線住民、自治体、事業者、それぞれの立場で利用者増の施策を考えていくべきではないかと。神戸電鉄さんにおきましては新型車両。昔から言っておりましたけれども、サイクルトレインとか、クロスシートとか、そういうのも考えてください。今、鉄道ファンとか、鉄道の方面で話題性があるのは車両です。それと、景色、絶景。北条鉄道は、昔から言っていた「キハ40」を導入する。あれから、もうネットでだいぶ話題になっていますね。聞いたところ、一時期ですけれども、3倍になった。2,000人ぐらいの乗客がこの期間、6,500人に増えました。だんだんと収束はしていくと思えますけれども、そういうことが大事ではないかと。

沿線住民としましても、僕は区長会とか地域のボランティア、そういう集まった場で必ずこの神戸電鉄の話をしてきました。ところが、皆さん、関心というか、知識がない。運賃が高い、遅い。30分で神戸まで行くのだったら使うと。なぜそれができないのか理解できてない。それを僕は文章にして渡しました。なるほどなど。そういうPRをもっとしていただきたい。

自治体の駅前の整備とかは大切だと思いますけれども、時間がかかります。三木市においては、今度、高校が3校から1校に集約される。必ずこれも考えておられると思いますけれども、沿線に持ってくればそれなりの効果がある。そういう話をもっとこの場を出し合っていきたい。久しぶりに僕はしゃべらせていただきました。しゃべるのが好きではないのだけれども、こういう事情についてしゃべらせていただきました。こういう話をもっとこの場でやっていきたいと思います。以上です。

○仲田会長

ありがとうございます。事業者、沿線住民、行政、さきほどお話がありましたPRもそれぞれ大事であります。急に指名して申し訳ありませんでした。

これで皆さん、しゃべりやすくなったのではないかと思います。ほかに御意見は。どうぞ。

○●●副会長

作っているほうがこんなことを質問していいのかどうか分からないですけれども、さきほど乗車人数の件で、沿線住民が1人当たり44回とかいうことが出たのですが、これは本当にこういう計画にそういう全く乗らない人まで入れた数値を上げていいのですか。今までだったら乗車人数を増やすとかいうような書き出しがあったと思うのですけれども、乗らない人の人数を年間1往復、2回増やしていただくような上げ方は、私がここで言っている質問かどうか分からないのですが、本当はこれを理解していなければいけないのですけれども、そこをお尋ねしたい。

○事務局

ありがとうございます。

目標を設定するに当たって、数値をどういう根拠で定めるかといったところでの一つの拠り所として、そういう数字を用いております。理屈上はたしかに乗っていただかない人にも乗っていただく形になるのですけれども、あくまでこれは数字を出す上でこういう用い方をしています。

この計画の1人当たり2回、1往復多く乗っていただくという考え方自体は、実は、今の計画もそういう目標設定の仕方にしてしまして、その考え方を今回の計画でも踏襲した形になります。

ですので、目標値を設定させていただいて、あくまで今乗っていただける方についてはより多く乗っていただく。ふだん乗っておられないかたも公共交通に乗り換えていただくという取組を全体的に推進していきたいという考えで、こういう書きぶりにしております。

○仲田会長

ほかによろしいですか。どうぞ。

○●●委員

質問で、パブコメをされるのですけれども、どれでされるのですか。この本でパブコメをされるのでしょうか。本編は120ページあって、参考編は30ページあって、全部で150ページにもなるのですけれども、これはなかなか読めないと思います。これはどういう形でパブコメをされるのか、まず教えてください。

○仲田会長

どうぞ。

○事務局

パブリックコメントにつきましては、今、御指摘があったとおり、あくまで本編と参考資料編を御提示しまして、特に、これを編集したりするということはないに、この全体を御確認いただいた上で御意見をいただきたいと考えております。

○●●委員

それで意見が集まるかどうかは非常に疑問点があります。編集されないということで、例えば、概要版を作って「この計画の中身はこんなですよ」ということを紹介するだけでもだいぶ違うのかなという気がします。普通の人だと、最初の3ページくらい読んだらもう面倒くさいとなるのではないかと思うので、御検討できるのであれば、そういった内容を紹介するような概要版、いわゆるパンフレットみたいなものがあつたほうがより広く意見を吸い上げることができるのではないかなと思いました。

それと、もう一つ質問ですけれども、具体的な施策、事業をいろいろとやりますということで書かれています。その中でちょっと気になったのが、前のほうで地域のニーズの把握ということで、いろいろな沿線のかたの意見が出ています。その中で一番特徴的だと思ったのは、利用しやすい駐車料金、要はパーク・アンド・ライドだと思うのですが、そのときの駐車料金を安くしてくださいねという意見がけっこう多数を占めていますということが62ページに書いてあります。同じように、パーク・アンド・ライドの活用ということで105ページに施策が書いてあるのですが、意見に対して「こういった意見が出ていたからこう」というのではなしに、何か以前からやっている利用促進のためのPRをしますとか、パーク・アンド・ライド利用促進策を検討しますとか、何か特典を付けますとか、そういったことで終わってしまっているの、せっかくもらった意見を踏まえて、「こういうふうに行っていきます」といった方向がいいのかなと感じました。

それと、もう一点だけ。115ページに目標値の評価の話が入っているのですが、基本方針の2の③のところ、観光客入込客数の目標値があるんですけど、これはなんのための目標なのかよく分からなかったのですが、「電車を利用した人の入込客数です」というのであれば、よく分かります。だぶんこれはほとんどが車利用の入込客数なので、この指標を達成することで、それが「栗生線の増に寄与しました」となるのか、よく分からない指標だなと思って見させてもらいました。この観光客入込客数を選んだ意味を教えてくださいなと思います。

以上です。

○事務局

御意見ありがとうございます。

最初のパーク・アンド・ライドの部分で、利用ニーズの把握ということで、ひとまず、今の計画の中身では、105ページの右下に新たなパーク・アンド・ライド促進策の検討というところで、スケジュールを引いておまして、ひとまず令和5年と令和6年度、取組について事例研究でありますとか、制度設計をしまして、令和7年度

から新たなパーク・アンド・ライド促進策の検討ということで、ひとまず、線を引いています。これは当然、可能であれば、前倒しにして取り組んでいくかと思いますが、ひとまず、そういうスケジュール感で考えています。

たしかに利用者からの意見、アンケート等での意見もありますが、ここで注意するところは、あくまでパーク・アンド・ライド駐車場の運営者が神戸電鉄様でございますので、その辺りでどういう取組が可能なのかをもう一度紐解いて、関係者で重々調整の上、取り組んでいきたいと考えております。

それから、後半で御意見いただきました評価の話でございまして、115ページの観光入込客数です。この観光入込客数につきましては、地域公共交通計画は全国各地で策定されていますけれども、比較的よく挙げられる目標値になっていまして、この協議会の今の計画についても観光入込客数を目標値として掲げております。当然、観光入込客数が増えれば増えるほど公共交通を使っただけの確率といいますか、頻度が上がると想定されますので、そういった方向性で考えています。

たしかに、今、御指摘いただいたとおり、観光客の中で、粟生線を使っただけの確率かたがどれくらいいるのか、バスを使っただけの確率かたがどれくらいいるのかにつきまして、実は、今の現時点で情報がありません。ですので、この計画の中で、実は119ページを御覧いただきますと、今後のスケジュール概要でございまして、このうちの本協議会の下から2つ目にあります各施策の効果検証の手法の検討、中間評価ということで項目を設けていまして、各施策の効果検証の手法検討ということで、現地調査、あるいは、アンケート調査を盛り込んでいます。今、御指摘いただいた部分で、観光客の中で、具体的に鉄道利用者数がどれくらいいるか、バス利用者がどれくらいいるかといったところについて個別の調査を実施して、効果検証をしていきたいと現時点で考えております。

○仲田会長

よろしいでしょうか。ありがとうございます。

他に意見が続々と出てきております。どうぞ。

○●●委員

さきほどの指標の件で質問が出ましたので、併せてですけれども、この表全体が、現在が令和3年度、目標が令和9年度、参考として令和元年度を掲げてらっしゃいます。ということは、令和元年度を参考にしているということは、目標に関してもなんらかの意図があると思われま。

それを踏まえた上で、さきほど●●さんからもありましたけれども、三木市とか、小野市の観光入込客数が令和元年と令和9年と比べても増えた形になっている。ということは、他地域から来る人を見込んでいることになっています。そう考えると、たしかに一番下の基本方針3の②は定期を使われる人なので、そこはどうかというところはあるのですけれども、仮に、③の定期外の利用者というところで考えていきますと、当然、令和3年と令和9年では御説明のとおり、きっちりと試算された数字になっていますので増えている。ところが、ぱっと左と比べたときに減っているように見えます。事実はそのかもしれないです。ただし、観光入込客数でどれだけ来るか分

からないけれども増えるというのであれば、その辺のところも少し考慮された試算にされてもいいのではないかなと。これは必ずしも断言はないというか、目標なので、令和元年と比べて令和9年が少なく見えるのはいかがかなというところがあります。きっちりと説明が付くのであればなんら問題はないのかなと、意気込みも含めてというところはあるかもしれませんが、まして、毎年度見直しをされるということですので、その段階でも考えられたほうがいいかなと思います。別に、意見だけなので。

○事務局

御意見ありがとうございます。

たしかに、ここでは令和元年度は、あくまでさきほど御説明したように、数字を算出する上でそこを基にして計算をしているという基準というか、参考値として挙げているのですけれども、その辺りの、今、コロナでだいぶ利用者数が減っている中で、もっと増やしていこうという目標ではあるのですけれども、ここに令和元年が出ていることで、かえってちょっと見え方というか、そういう御意見が出てくることもあり得ると思いますので、この辺りの見せ方、書きぶりについては御意見を踏まえて対応していきたいと思います。

○仲田会長

貴重な意見ありがとうございます。いかがでしょうか。

もう一人くらいと思っていますので、また、私の独断と偏見で●●さん、いかがでしょう。突然振ってすみません。いいですか。お願いします。

○●●委員

私も、この活性化委員会にはいちおう最初から、間にちょこちょこお休みをいただきながら来させてもらっていて、だいぶ意識が変わってきたので、ずっと戸惑ったままです。私の近いところの駅は栄駅なので、そこしか駅を降りてみたことがないですけれども、トイレもきれいになりまして、きっと利用者のかたはありがたいなと思っておられると思います。私としては、息子がずっと定期で滋賀県まで通っていますので、駅舎がきれいになることは本当にうれしいと思っています。

高齢者のかたは何が嫌だというと、階段が多いことで、どちらかといえばスロープにしてほしいなというのもあるし、前回のときに、駅舎の壁を塗り替えたということがありました。駅舎もクラシックなというか、汚いというか、ちょっと座るのものはばかられるようなベンチもありますし、実施されてきれいになってもらおうと利用者も増えるのではないかと。本当に女目でしか見られませんので、こういうことしか申し上げられないのですけれども、やっぱり利用する側としたら、神戸電鉄沿線の私たちは、三木市もそうですけれども、神姫バスも三宮行きのバスもありますし、バスに乗って西神中央まで行くと地下鉄もあります。

押部谷地区は神戸電鉄沿線と西神中央から行く地下鉄と、真二つなんですよ、利用する客が。でも、どちらかという、住宅地域があるのは神戸電鉄沿線です。だから、神戸電鉄がなくなると本当に皆さん困るので、神戸電鉄の活性化に私も参加させていただいて、何もお助けはできませんが、美化活動の一つとして、栄駅には毎週お

花を生けさせていただいています。これは8年以上続きましたので、ほかの駅もそのように駅をきれいにして、小さいお子さんからお年寄りのかたまで、駅に行ったらきれいになったな、活性化委員会をやっていたら何か駅がきれいになったと言われるような感じに持って行っていただけたらうれしいです。

壁の塗り替えですけれども、安易に塗ったなと思ったんです。塗る前に近くの幼稚園の子とか、小学校の子でもいいですよ。半年間ぐらい、その子らに絵を書いてもらって、それから一気に駅ごとに色を変えるようなペインティングにしようかと、ちょっと楽しかったのではないかということが私の気持ちです。

以上です。何もありませんけれども、そういうことで御勘弁をいただけますか。

○仲田会長

ありがとうございます、突然にもかかわりませず。さきほど女性の意見というお話もありましたけれども、本当に女性も、高齢者も、子どもも、いろいろなかたの御意見が必要ですので、ありがとうございました。

駅的美装化の意見、PRの意見、また、概要版を作ってはどうか、また、目標設定がどうか、いろいろなお話をいただきましたが、ここで検討部会の部会長を務めていただきました●●先生、当然振って申し訳ありませんが、何かコメント等ありましたらよろしく願いいたします。

○●●委員

いろいろと御意見をいただきましてありがとうございます。皆さんにこの資料を出すのは部会長として恐縮だったのですけれども、正直言って、なかなか概要版まで作るパワーが足らず、このままになってしまっております。

前回の議論を受けまして、これまでの計画から更にどこを見直したということはまとめたページも付けさせていただいて、あと、政策体系をA3でまとめるというパターンになっているので、その辺りも使うと、下手に要約しますと、中身全体のことが伝わらないおそれがあるものですから、このままで出しております。少しその辺りはパブコメに使うということもあるので、事務局と相談しながら考えていきたいと思えます。

特に沿線地域からいろいろな形でいただいている点が、いろいろな御意見をいただいているありがたいと思っているし、もっとそういう意見がどんどん出てほしいと思っているし、気軽にもっとしゃべれる雰囲気があればいいと強く思っています。

私は最初から参加しているわけではないのですけれども、参加し始めた頃から、駅に行くプロセス自体がなかなか、アプローチがよくないし、駅についてもなんか昔のままというか、どんどん古くなっているという話をずっと聞いていたのが、ようやく少しずつ変わってきた。

今回でも、104ページにその辺りのことを書いて、ここに載っている写真がいい写真かと言われると、もっといいものにしたほうがいいと思うのですけれども、これがちゃんと写真付きで入るようになったことが少しは進歩したなど。これはさきほど地域を巻き込んでそういうこともやったらいいのではないかというアイデアをいただきまして、そんな形でこんなことをしたらとか、例えば高校の先生がたも来ていただ

いていて、高校生だったらこんなことを考えるのではないかと、そういうことを教えていただくと非常にありがたいし、それをうまく事業者のかたがたと議論しながら生かして行って、輪を広げることができたらいいと思っています。非常に雑駁な感想になってしまって恐縮ですが、そのように思っています。

既に事務局から説明がありましたが、効果とか、そこで施策がどう展開しているか、浸透し始めているかとか、もっと調査しないといけないのですけれども、調査はお金がかかるものですから、効率的にうまくどうするのか、どのポイントに絞って調査するのか。なかなか全数調査というわけにはいかない。その辺りを少し検討するために、さきほどのスケジュールになっております。その辺りについては、また、特に地域のかたがたの御協力を仰ぐことが出てくるかと思っておりますので、そのときはどうぞよろしくお願ひしたいと思ひます。

○仲田会長

●●先生、ありがとうございます。

議事第1号、ほかに御質問ありましたら。また、なければ後でまた何か思い付いたことがありましたら、おっしゃっていただければと思ひます。

それでは、ないようでしたら、これは承認をいただく必要がございますので、質問がないようでしたら、議事第1号について御承認いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○仲田会長

ありがとうございます。では、議事1号は承認をされました。

なお、パブリックコメント実施までに、いろいろな御意見をいただいておりますので、計画の方向性に影響しない軽微な修正点等、また、部会長とも相談しながら、事務局で少し修正を行う場合もありますので、その辺については御理解いただければと思ひます。

では、議事第2号、国への要望について議題といたします。

これも事務局から、まず、説明をお願いします。

○事務局

お手元に資料2と、それから、資料2の別紙ということで要望書の本編の案を付けておりますので、その2つを御用意いただくようお願いいたします。

資料2ということで、神戸電鉄栗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でございます。栗生線の活性化の取組等に対する支援を求めるために、令和3年度に引き続きまして、本年度においても国への要望活動を実施してまいりたいと考えております。

本年度の要望内容について御説明したいと思ひます。1の要望の主旨の中に(1)とあります。こちらを御覧いただきたいと思ひます。新型コロナウイルスの影響下及びその後の新しい生活様式の環境下においても、栗生線の運行継続を可能とする長期的視野に立った財政支援ということですので、これにつきまして、2つ項目を設けておりまして、アといたしまして、こちらは新型コロナウイルスの影響による利用者数が激

減している中、また、新しい生活様式への転換により鉄道利用が元に復することが困難と見込める中で、国民生活や経済活動の維持のため、運行継続に必要な経費に対する支援や事業者が実施するポストコロナにおける対策の支援、それから、鉄道収入の減少そのものに対する直接的で即効性の高い財政支援を行うこととしています。

それから、もう一つがイでございますけれども、粟生線の一部区間における主な利用者は高校生や大学生などの学生でして、神戸電鉄はそれらの学生について、通常の定期運賃よりも割安な通学定期運賃で運行しているということです。こうした学生の通学手段として利用されている鉄道につきましては、その割引額に対して財政支援を行うことというようにまとめております。

それから、(2)でございますけれども、粟生線の安全運行に必要な予算の確保でして、こちらは鉄道安全輸送設備等の整備に対する支援制度の堅持・拡充、また、厳しい財政状況の中で、沿線自治体が一体となって行う支援と協調し、国においても安全運行に必要な予算を確実に確保することと記載しております。

それから、(3)でございますが、近年、社会的にもよく話題に上がりますデジタルトランスフォーメーション化の推進等に対する財政支援でして、コロナ禍をはじめとした厳しい状況下においても、粟生線の運行サービス水準や安全性を確保し、粟生線の維持、存続を図るため、現行の地域公共交通確保維持改善事業費補助における効率化、省力化に関する支援を今後も継続すること。それから、日常的な保守点検業務の更なる効率化、省力化を図るために、画像情報の解析による検査システムの開発等への支援など補助制度を拡充することとしています。

(4)が粟生線の防災機能強化に対する支援で、激甚化、頻発化する自然災害への防災対策や災害復旧に対する支援制度の堅持、拡充により、将来にわたる粟生線存続を支援することとしています。

(5)といたしまして、新たに策定する地域公共交通計画に基づく事業の推進に対する支援でして、地域公共交通確保維持改善事業による支援制度を堅持し、国において必要な予算を確保することにより、新たに策定する地域公共交通計画に基づく事業の推進を支援することとしております。

要望者としましては、神戸電鉄粟生線活性化協議会として要望するということです。

要望先については、予定でありますけれども、国土交通省の総合政策局や鉄道局などです。

要望時期につきましては、今回、この要望内容を協議いただいた上で、9月、10月に実施していきたいと現時点では考えています。

資料2の別紙は、実際の要望書の本編でございますが、要望内容はさきほど御説明した5点でございますけれども、5点要望するに先立ちまして、粟生線の状況ですとか、新型コロナの影響、その他設備投資等の状況について前段で御説明して、5点の要望に入るといった筋書にしております。

ひとまず、駆け足ではありますが、要望内容の説明とさせていただきます。

○仲田会長

ありがとうございました。国要望についての説明がございました。

これについて何か御意見、御質問等ございますでしょうか。よろしいですか。

これは、指名するにも指名しにくいですので、質問がないようでしたら、これも御承認いただく必要がございますので御承認いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

○仲田会長

ありがとうございます。

では、議事第2号も御承認いただきました。

では、次の報告事項に入らせていただきます。

栗生線の利用状況について、神戸電鉄様、よろしく願いいたします。

○●●委員

いつもお世話になっています。神戸電鉄でございます。

ちょっと説明の前に、さきほど貴重な御意見をありがとうございます。栗生線について、あるいは、車両も魅力ある車両、地域のかたが乗って楽しい車両、併せて、地域目線に立って、駅もきれいでトイレもきれいになる。特に最近でしたら、洋便器化とか、いろいろなことをやっているのですけれども、なかなか全てのことに手が回っておらず、申し訳ございません。あと、スロープ等も、そういうことをきちんと進めていきたいと考えておりますので、もう少しお時間をいただけたらと思っております。

それでは、栗生線の御利用状況につきまして報告させていただきます。

資料3を御覧ください。これにつきましては、2022年度4月から7月の月別での実利用者数の推移を表しております。前回の会議におきまして5月まで御説明させていただきまして、6月、7月の分について追記させていただいております。

特に傾向としましては、5月から6月、引き続き回復傾向は強かったのですが、皆様も御承知のとおり7月中旬以降、第7波による感染拡大ということでもって、その記載の中段、6月が2021年度プラス14.3%が7月はプラス1.4%という状況で、増加ペースは鈍っております。

その下段に移っていただきまして、2019年度と比べますと、やはり4か月累計でも17%弱という減少になっておりまして、さきほどから御説明いただいているように、なかなか回復ができていないという状況でございます。

続きまして、資料3の2ページ目を御覧いただけたらと思います。栗生線の各駅の乗降状況と、各市別に累計をさせていただいております。乗降割合として、神戸市におきましては46.1%、4月から7月ですが、4月から5月のときが45.8%、あまり変わっておりません。三木市におきましては36.6%、4月から5月が36.9%、小野市におきましては17.3%、これは同じく17.3%で、各市の構成比率は大きく変わっておりません。

続きまして、資料3の3ページ目をお願いいたします。こちらにつきましては、2021年度と比較した増減になります。まず、下の各駅の乗降の状況で、神戸市におけます木津駅につきましてプラス17.8%ということで、これは今年6月9日から12日にサントリーレディスオープンゴルフが3年ぶりにギャラリーを入れて開催

された。これによる増でございます。

続きまして、三木市域におきましては、三木駅で増加率がプラス16.1%となります。コロナの回復も含めて、2022年3月に三木駅舎が新しくなったことにより人流が増加したのではないかと推測いたしております。

最後に、小野市域におきまして、樫山駅につきましては増減率マイナス4.7%となっております。これは前回の会議でも申し上げましたけれども、樫山駅は外国の労働者のかたが今まで多かったのですが、それが少ない状況のままということでもって、マイナス4.7%という状況でございます。

最後の資料に移らせていただきます。

別紙、御覧いただきますと、全体的には緊急事態宣言に応じて、宣言が発出されれば行動が少なくなって利用者数が減るという状況で、今、現在、2022年6月、7月を見ますと、さきほど申しましたように、7月については、第7波による感染急拡大で明らかに鈍っている。これが今の状況でございます。

私どもからの報告は以上でございます。

○仲田会長

ありがとうございました。

神戸電鉄さんより利用状況についての御報告がありましたけれども、何かこれについて御意見、御質問ありましたら挙手にてお願いをいたします。

どうぞ、●●委員。

○●●委員

分かればいいので、粟生線が2019年に比べて1割から2割減っているのですが、ほかの有馬線とか三田線とかも同じような傾向ですか。それともあちらのほうが回復が早いとなっているのかは分かるのでしょうか。

○●●委員

減り方は有馬線、三田線のほうがけっこうきつかったです。戻ってくるほうも戻ってきているのですが、まださきほどもありましたように10%から20%の間くらいを行ったり来たりしています。

○●●委員

有馬線と粟生線も傾向としては同じぐらいで、10%から20%ぐらいの減少になっているということですか。

○●●委員

そうですね。特に定期とか定期外になりましたときに、働いているかたのほうがだいぶ変わってきているようで、戻ってきているが、例えば定期を買われるお客さんが減っているかもしれない。要するに普通券に替わられたというような状況があって、なかなかその辺りの分析が難しいのが今の実情であります。

○●●委員

分かりました。

○仲田会長

ありがとうございます。

他に御意見ございますか。よろしいですか。

(「なし」の声あり)

○仲田会長

では、まずは、次の資料4、おもてなしきっぷの販売に進めさせていただきます。
事務局から、お願いします。

○事務局

資料4、神戸電鉄「おもてなしきっぷ」の販売についてということで、御報告申し上げます。

神戸電鉄1日乗り放題乗車券と神戸電鉄沿線の飲食店及び観光施設等で所定のサービスが受けられますおもてなしメニュー引換券がセットとなった「おもてなしきっぷ」ですけれども、本年度についても販売を開始しておりますので、御報告申し上げます。

販売の期間といたしまして、来年、令和5年1月15日までということで、販売の内容ですけれども、神戸電鉄版ということで、販売料金としては大人1,200円、小児800円、それから、神戸市営地下鉄版ということで大人1,800円です。

一番下の6番、昨年度からの変更点を重点的に御案内させていただきますけれども、(1)でございますが、神戸市交通局さんとの連携、昨年度から連携がスタートしているのですけれども、今年度もこの連携を継続いたしまして、神戸市営地下鉄沿線の店舗、施設を新たに追加しております。

それから、(2)ですけれども、従来、紙媒体、パンフレットを作って、そちらを配布するというスタイルで進めておりましたけれども、今年度、電子媒体ということでイベント専用のホームページをこしらえまして、そちらにアクセスしていただきながら沿線の店舗を回っていただくといったホームページ、電子媒体を使った取組に変更しております。

それから、3つ目ですけれども、神戸電鉄公認のユーチューブチャンネルということで「しんてつ+わんちゃんネル」を開設しているのですけれども、そちらに神戸電鉄親善大使の協力の下で、この企画乗車券の魅力ですとか、企画乗車券の使用方法などについて周知、PRする動画を制作しまして、現在、配信をしているところでございます。

お手元実際におもてなしきっぷのチラシを付けております。裏面を御覧いただきまして、裏面の上に、おもてなしメニューの魅力ということで、1日乗り放題乗車券とおもてなしメニュー、ケーキの写真が載っていますが、実際にこれはおもてなしメニューとして提供されているケーキセットになりますけれども、これで大人1,200円ということで非常にお得ですとPRをしています。右側にQRコードを付けていまして、イベント専用のホームページを御覧いただくと、沿線の店舗約40店舗を今掲げておりますけれども、こちらで使っていただける店舗を紹介しているという取組でございます。

ひとまず、資料4については以上です。

○仲田会長

ありがとうございました。おもてなしきっぷの販売についての説明でした。
何か御意見、御質問等ありましたら気軽によりしくお願いします。よろしいですか。
(「なし」の声あり)

○仲田会長

では、これで議事事項、報告事項が終わりますが、せっかくですので、全体を通しまして何か御意見等ありましたら、お気軽に挙手にてお願いをしたいと思います。また、私の独断と偏見でよろしいですかね。

せっかくですので、●●さん、何か御質問、御意見等ありましたら。

○●●委員

おもてなしきっぷですけれども、だいたい1,200円といえば、緑が丘から電車に乗れば、湊川駅までだったら560円くらいかかる。1,200円といえば少し高いという気はします。それ以降の神戸寄りの人はみんな高いと思います。そういうことで、基本的には今までも1,200円という値段も出ていたのではないかとは思いますが、グルメも利用できるということでこのような金額でも妥当かなとも思いますが、緑が丘駅から奥の人は確かに安い切符だなと思います。うまく説明はできていなかったと思いますけれども、以上です。

○仲田会長

事務局、どうぞ。

○事務局

ありがとうございます。少し説明を加えさせていただきますと、さきほど緑が丘駅から湊川駅というお話がありましたが、片道の運賃が約600円としまして、往復使いますと電車の運賃だけで1,200円かかってくるということです。このおもてなしきっぷはその往復の電車の券に使えますし、それに加えて、沿線の飲食店でそういうケーキセットですとか、そういうサービスが受けられるということで1,200円以上の価値があるということで、非常にお得だということで販売しています。

併せまして、参考までにですけれども、7月時点で460枚販売しています。コロナ禍ではありますけれども、7月16日から販売しており、わずか2、3週間でこれまで実施した過去の年度よりも多い枚数が売れているということで、非常に今回はたくさんのかたに御利用いただけるものと見込んでおります。

○仲田会長

ありがとうございます。おもてなしきっぷ、また、御協力のほどよりしくお願いします。

ほかに御意見ございますか。

市民委員のかた、3名にしゃべっていただきましたので、●●さん、何かございますか。お願いします。

○●●委員

押部谷の●●です。

まず、とにかく乗客を増やさないとだめだと思うのですけれども、それにはどうしたらいいかと私も考えていました。通勤、通学、あとは買い物とかイベント、病院と

か、昔は市民病院もまちの中にあっただのですけれども、今は小野と三木の間になってしまって、皆さん、バスしか利用していないのではないかという気がします。

あと、107ページにひょうご情報公園都市という写真が載っていたのですけれども、神鉄を利用して工場まで通っている人は何人いるのだろうと思って考えていました。これはたぶん戸田のほうにある工場団地だと思うのですけれども、緑が丘駅から行っても車で20分くらいかかると思うのに、何の意味があるのだろうと思って考えていました。

さっき言うたように、それ以外にイベントをするとか、さきほどもあったように女子ゴルフの大会があつて木津駅で乗客が増えたという話ですけれども、乗客が増えたとしても、そこからゴルフ場まで行くのにたぶん車でないと行けない。歩いては行けないと思うし、魅力のあるイベントとか、病院、ショッピングセンターとか、そういうものを造るように考えていったほうがいいのではないかと。三木なんか特に金物が有名なので、金物まつりもここ2年、去年、一昨年と、してなかったと思います。そういうこともできるだけイベントをやるようにしていけば、乗降客も増えると思います。

私どもも、今月21日の日曜日に押部谷明石川まつりをやりまして、私、主催者の代表でしたけれども、1,000人近くが来ていると思います。

それと、私どもの村に性海寺というお寺がありまして、そこの総代も私はしていますが、去年はコロナでやらなかったのですけれども、今年は一応やりました。来年もやる予定にしています。1月の第2月曜日、成人の日と同じ日に午後から性海寺でやるようにしています。神戸電鉄の駅からだいぶ遠いのですけれども、観光がてらに来てもらったらいいと思います。

それと、一つ聞きたいのですけれども、ここにおられるかたで今日の会議に神戸電鉄を利用されたかた、手を挙げてもらえますか。報道関係のかたですかね。何人かおられますけれども、駅からもここへ来るのは遠いし、前回、まちなかで開いてもらって、あそこだったら三木上の丸駅から歩いても近いと思います。私はどっちにしても神鉄をそんなに利用していないので、車のほうがいいんですけれども、できたら、イベントとか、ショッピングセンターでも駅の近くに大きいものを造るとか、市長が考えておられたら、我々も利用したい。金物まつりは今年、なんかやるらしいのですけれども、縮小版とちらっと聞いたのですけれども、できたら大々的なやつをやってもらって、客を集めてもらったら、神戸電鉄を利用するかたも増えるのではないかと、私は独断で思っています。

○仲田会長

ありがとうございます。

金物まつりにつきましては、縮小版といいますか、やはり飲食は配慮する必要があるだろうということで、飲食、アルコールについての縮小という方向で検討しております。いずれにせよ実行委員会で最終的な判断をすることになるかと思っております。

あと、情報公園の話ですが、今これは第2工区ということで、県市共同事業で進めさせていただいております。将来的には恵比須駅から例えば自動運転であったり、い

ろいろなことも含めながら検討もしているところですので、また我々もいろいろな説明をさせていただきますし、これからもいろいろな貴重な御意見をいただければと思います。

よろしいですか、事務局。

○事務局

いろいろと貴重な御意見ありがとうございます。特に話に上がりました金物ですとか、地域資源と連携した取組は、この計画の中でも重要視して取り組んでいく項目にしています。具体には、そういった地域のかたと連携して進めていくことになりますので、今いただいた意見も参考にしながら積極的に取り組んでいきたいと考えています。

○仲田会長

ありがとうございます。

せっかくですので、すみません。●●さん、よろしく願います。

○●●委員

●●でございます。今回は突然に欠席しまして申し訳ありません。

私の住んでいるところとはかく神戸電鉄が180度ぐらい見える位置に住んでおりまして、毎朝、その音を聞いて目が覚めて、また寝る前まで音をずっと絶えず聞いていられるような場所に住んでおります。なので、音が聞こえなかったらすごく寂しいと思います。今回、昼間の回数などがぐっと減っております。何時だと分かっていたのが、最近ちょっと分からなくなってしまって、そんなんで時刻の目安にも使っております。それと、また、音が北から聞こえると北風だとか、南からだったら夏になったとか、季節感も感じています。

それに、写真を撮るかたがたくさんお見えになります。電車の色がきれいだったり、絵が描いてある電車が通っていたりすると皆喜んで、写真展によく出されているところが私たちの住んでいるところ、田園風景の中で撮られているのがすごくきれいだと思って、そういった面でも電車はいいなと、これがなくなったらやっぱり寂しいという、こんな意見しか私も言えないのですけれども、車がないと不便なところですので、電車の駅まで歩くと10分くらいかかりますし、なかなか利用できないのですが、学生さんはないと困ると思います。駅まで自転車で皆さん乗って行かれているし、親が近くの駅まで送るということもできません。なので、本当に電車は必要。今まであったものですから、なくなるとは困るという、それ一心でこういう会に来させていただいております。

また、行政のかた、鉄道会社のかたは大変でしょうけれども、維持できるように頑張ってもらいたいと思います。

また、JRも、最近になってから廃線だ、何だと言いかけています。ずっと前からでしょうけれども、最近になって廃線にすることを何か市民、住民に知らしめるというか、廃線になっても仕方ないということを前提に行動を、JRがしているように思えてなりません。こういう会議をたぶんJRはあまりしていないのではないかと思います。なので、神鉄さんはこうやって住民を取り込んでやっておられることは大変い

いことだと思っておりますので、御協力できる限りはさせていただきたいと思っております。

○仲田会長

ありがとうございます。突然にもかかわりませず、最後、まとめの挨拶をしていただいたように、たぶん皆さん、神鉄と一緒に乗って残していこうという思いは一緒だと思いますので、よろしく願いいたします。

ほかにありますでしょうか。

○●●委員

1点だけ報告させていただきます。

○仲田会長

どうぞ。

○●●委員

神戸電鉄です。

もう既に新聞とか報道で御承知のように、鉄道駅バリアフリー料金制度を導入させていただきます。これにつきましては、当社は無人駅であったりとか、さきほどございました沿線のかた、高齢化のかたを含めて、なかなかエレベーター等をやろうとすると相当コストもかかるという中で、どうしても人数の多い駅から順に、例えばスロープとかすると、ある意味でバリアフリースイレとかということも含めて、少し料金をいただいて進めさせていただきたいというように今計画しております。先般8月4日に国土交通省に出させていただきます。

通常大人の料金に10円足していただくことで、定期になりますと1か月380円という形で、それでもって、ある意味でそういう目的をはっきりして、バリアフリーについて努めていきたいということで計画をしております。

特に粟生線につきましては、どちらかというところ、さきほど申し上げた無人駅が多いので、できるだけ、今までは放送等だったのですが、できるだけ案内ディスプレイを設けて進めていきたいと考えております。御理解のほどよろしくお願いしたいと思います。実施は4月1日からでございます。

○仲田会長

ありがとうございます。

これは神戸電鉄だけじゃなく、新聞紙上で報道されていますように、全国の各会社がやられているものですね。

○●●委員

私どもの地域になりますと、阪急さん、阪神さん、山陽さんが今そういう形で届出を出されております。

○仲田会長

ありがとうございます。

そろそろお時間もありますが、よろしいですか。

せっかくの機会ですので、●●先生、何かありますか。よろしいですか。

では、事務局に返します。

○事務局

仲田会長におかれましては、会議を進行くださり、誠にありがとうございました。

それでは、閉会に当たりまして、協議会副会長、小野市の●●副市長に御挨拶をお願いしたいと思いますので、●●副市長、よろしく願いいたします。

○●●副会長

皆さん、本日は長時間にわたり、いろいろ議論いただきまして本当にありがとうございました。今日は交通計画案を承認いただきましたし、要望案も承認いただきました。これに基づいて着々と進めてまいりたいと考えております。

今日の交通計画の説明の中で、栗生線の活性化を支えるという言葉がありましたし、それから、私が一番この活性化協議会で今からしなくてはいけないのは、栗生線に親しみ愛着を抱く取組の推進ということで、これが最近、コロナもあるのですけれども、ちょっと欠けていると。沿線住民の中で、平成21年に活性化協議会はできているのですが、その後ずっといろいろな取組でいろいろな議論をされてきたのですが、最近はまだ活性化協議会という言葉があちこちで聞けなくなってきた。ずっとコロナがあったんですけれども、高校生も活性化協議会に対していろいろな意見、神戸電鉄の活性化に向けた取組とか、そんな発表とか、いろいろなことをされていたのですが、最近そういう部分もなくなってきた。地域住民の中から神戸電鉄という言葉がちょっと薄れてきている、コロナに押されているということも感じますので、ぜひ今日をきっかけにしまして、この活性化協議会で神戸電鉄をいかに皆さんの力で活性化していくか、議論を進めていきたいと考えております。

本日は長時間にわたり、ありがとうございました。

○事務局

ありがとうございました。

それでは、これもちまして、第47回神戸電鉄栗生線活性化協議会を閉会いたします。

次回の協議会につきましては12月を予定しておりますので、何かと御多用のところ恐縮ですが、その際には御参集を賜りますよう、よろしくお願い申し上げます。

本日は誠にありがとうございました。