

第41回神戸電鉄栗生線活性化協議会

開催日時 令和2年9月3日（木）

午後4時～午後5時40分

開催場所 三木市立教育センター 4階 大研修室

○事務局

それでは失礼いたします。

定刻となりましたので、ただいまから第41回神戸電鉄栗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長の〇〇と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

本日の協議会の開催に当たりまして、前回に引き続きではございますが、新型コロナウイルス感染防止対策の徹底のため、御出席のかたにおかれましては自宅での検温、マスクの着用、こまめな手洗い、アルコールによる手指消毒等についてあらかじめお願いをいたしているところでございます。

また、会場内におきましては冷房運転と併せまして、室内換気のほか、通常の座席のレイアウトを変更し、座席と座席の間隔を空けておりますので、御理解を賜りますよう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、協議会会長の仲田三木市長より挨拶を申し上げます。

○会長

皆さん、こんにちは。

本年度2回目となります第41回神戸電鉄栗生線活性化協議会、本当にそれぞれ公私御多忙の中にもかかわらず、お集りをいただきましてありがとうございます。厚く御礼を申し上げます。

本日は式次第に書かせていただいておりますように、栗生線の支援に関する国への要望というところであります。

また、報告事項として書かせていただいておりますが、記載のとおり3点の報告をさせていただきますと思います。

前回、皆様かたにアンケートのお願いをさせていただきましたところ、本当に多くのかたがたから貴重な御意見を賜りましたことに厚く御礼を申し上げたいと思います。

また、この協議会で議論を深めさせていただいて、次期計画にも取り入れさせていただきたいと思っておりますので、どうかよろしくお祈りを申し上げます。

なお、お渡ししております書類の最後に三木駅デザイン総選挙というものを付けさせていただきます。

これは、平成30年3月に焼失しました三木駅の駅舎のデザインを決めようということで、

9月15日までの間で、投票結果で決めさせていただきたいと思っております。

これは当然、1人1票ということになっておりますが、全国どこのかたでも投票できるようにさせていただいておりますので、ぜひまだ投票をお済みでないかたはインターネットでも投票できますし、三木市内のそれぞれの公民館、また、三木駅でも投票を受け付けておりますので、ぜひ投票いただければと思います。

たしか8月末現在でおおむね3千票を越える投票をいただいておりますので、よろしくお願いを申し上げたいと思います。

これにつきましても、神戸市さん、また、兵庫県さんもそれぞれSNSを通じてPRをさせていただきまして、ありがとうございます。先日、神戸市長と会合で一緒だったんですけど、どんどんPRしますからというお言葉もいただいておりますので、やはりこれも一つ、粟生線を守っていく、そして、活性化させていく一つの手段にもなるのではないかと考えておりますので、ぜひ御投票のほうよろしくお願いを申し上げまして、開会の挨拶とさせていただきます。

どうぞ最後までよろしくお願いたします。

○事務局

はい。ありがとうございました。

それでは、本日の出欠状況について御報告を申し上げます。

本日の委員の出席状況につきましては、本協議会の委員25名のうち出席は17名でございます。過半数以上の出席をいただいておりますことから、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申し上げます。

なお、兵庫県立三木東高等学校総合学科推進部長の〇〇様の代理として〇〇教頭先生、兵庫県立小野高等学校教諭の〇〇様の代理といたしまして〇〇様、オブザーバーとして出席をいただいております兵庫県神戸県民センター県民交流室神戸魅力づくり参事の〇〇様の代理といたしまして〇〇様、兵庫県北播磨県民局県民交流室長の〇〇様の代理といたしまして〇〇様に御出席を賜っておりますことを御報告いたします。

それでは、2の議事に入ります。

協議会規約第8条第2項の規定により、これからの進行につきましては本協議会の会長である仲田三木市長をお願いいたします。

仲田会長、よろしくお願いたします。

○会長

はい。それでは、次第に基づいて進行させていただきます

早速ですが、議事1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

失礼します。都市整備部交通政策課長の〇〇でございます。どうぞよろしくお願いをいたします。

議事の説明につきましては、着座の上、失礼いたします。

それでは、お手元、右肩、資料1と書かれた議事1号です。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、御説明いたします。

粟生線活性化の取組等に対する支援を求めるということで、昨年度、令和元年度に引き続きまして、本年度、令和2年度におきましても次のとおり国への要望活動を実施いたしたいと考えております。

まず、見出しの一つ目、要望の主旨でございますが、前段のリード文のところに書いております。読み上げをさせていただきます。

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」に取り組んでいるという中、交通ネットワークの強化により地域間のつながりを確保し、相互連携や交流を図ることがますます重要となっております。

このため、沿線住民等の需要に配慮した交通手段を効果的、効率的に整備をするため、国においては交通政策基本法に定める国の責務といたしまして、次に掲げる内容について積極的な取組及び支援を要望するものでございます。

本年度の要望の主旨ということで、柱を4点挙げております。

まず、一つ目の柱につきましては、新型コロナウイルスの影響下においても粟生線の運行継続を可能とする、そうした長期的な視野に立った財政支援という点でございます。

このたびの新型コロナウイルスの影響によりまして、後で見させていただきますが、粟生線の利用者数が激減をしていると、そういう中でございます。

そうした中、国民生活や経済活動の維持のため、粟生線につきましては平常どおり継続運行していただいているところでございます。そうした運行継続に対するコスト、鉄道収入の減少そのものに対する直接的な財政支援、損失補填を行うという要望内容でございます。

それから、柱の二つ目です。粟生線の防災機能強化に対する支援ということで、こちらは毎年挙げております。粟生線の地理的な役割に着目した要望ということでございます。

粟生線につきましては、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。そういうことに鑑みまして、多発する自然災害への防災対策、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という内容にしております。

それから、柱の三つ目でございます。

新たな地域公共交通計画の策定に対する支援ということで、このたび挙げております。

国のほうで作っていただいております制度、地域公共交通確保維持改善事業による支援制度、この制度を堅持していただいて、国におかれましても必要な予算を確保していただく。そういうことによりまして、沿線3市、今後、新たな交通計画の策定段階に入っておりますけれども、そうした策定、あるいは、計画に基づく事業の推進を支援していただくという内容にしております。

それから、最後、柱の四つ目でございます。

粟生線の安全運行に必要な予算の確保ということで、こちらも毎年掲げさせていただきます。

る柱になりますが、内容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、国のほうの制度がございますが、こちらの制度を堅持、拡充していただくということです。

併せて、沿線自治体が一体となって行っております支援と協調しまして、国におかれましては安全運行に必要な予算を確保していただくという内容で整理をいたしております。

次の1-2ページをお願いいたします。

2の要望者としていたしましては、当協議会の会長であります仲田一彦会長ということでありませぬ。

3の要望先につきましては、こちらにも例年どおりでございますけれども、国土交通省の総合政策局、鉄道局ほかということでさせていただいております。

4の要望時期、予定ですけれども、こちらは今月の18日の金曜日ということで、現段階におきましては国のほうへ要望のアポイントを取っております。現段階におきましては、予定どおり18日の要望ということで考えております。

続きまして、要望書本体の内容についてということで、1-4ページ、要望のつくり、構成につきまして、簡単ですけれども、御説明をさせていただきたいと思っております。

1-4ページの前半部分は、いわゆる栗生線のことを記載しております。

栗生線につきましては、沿線の地域住民の通勤、通学、通院などの利用、沿線地域の生活を支える重要な路線でありますということ。

また、北播磨の基幹駅であります栗生駅で民間鉄道路線と相互補完の役割を果たしております。広域的な鉄道ネットワークの一部としての機能も担っているということです。

そして、近年、少子高齢化などのほか、自然災害、そして、今般の新型コロナウイルスの感染拡大等の影響によりまして、栗生線利用者数、こちら、年々減少していく中ですが、令和元年度は784万人ということで、ピークでありました平成4年度の1,846万人に比べ、1,062万人の減、約6割の減という状況になっているということ、まず、前段に記載をいたしております。

それから、ゴシックで書いておりますが、一つ目としては新型コロナウイルスの感染拡大による栗生線への影響についてということで、影響の状況を記載しております。

緊急事態宣言等の発令によりまして、令和2年5月の単月ベースですけれども、栗生線利用者数、対前年度同月比で41万人の減ということで、昨年度の5月が約71万人、本年の5月が30万人ということで、41万人の減少、約6割の減となっており、乗車数が激減している状況にあります。

また、現在につきましても、前年度の乗者数の水準に満たない状況が続いているということでもあります。

一方で、鉄道事業につきましては、国民生活、あるいは、経済活動を支えるインフラでありまして、さきほど申し上げた厳しい状況下にもありましても公益的事業の継続を求められる指定公共機関ということで、運休や減便を行うことなく、平常どおり事業を継続しているということでもあります。

また、今後、新型コロナウイルスを想定したいわゆる新しい生活様式ということで、テレワークやローテーション勤務など、働き方のスタイルも変わっていくということで、そうした中、利用者数の回復の見通しというところが立っておりません。

新型コロナウイルスの影響によります経営環境の悪化が長期化するということであれば、運行サービス水準、安全性の確保など、そうしたことができない事態に陥ることが考えられるということで整理をしております。

そして、1－5ページであります。

柱の二つ目、栗生線の防災機能の強化についてということで、こちらに書いております。

栗生線の地理的な位置付け、役割についての要望ですが、栗生線につきましては災害等の発生時におきましても他路線の代替機能の役割を担うということで、防災対策の観点からも極めて重要な路線であるということです。

広域的なネットワークを担っております栗生線を維持し、地域の安全安心を守り抜くことは鉄道事業者だけではなく、沿線地域の重要な責務であると考えております。

しかしながら、近年、多発していますいわゆる自然災害の影響におきまして、運休や災害復旧を余儀なくされているという状況で、非常に厳しい状況、経営状況が続いているという整理をしております。

それから、その下が柱の三つ目です。新たな地域公共交通計画の策定ということで、現状の取組を書いております。

栗生線の形成計画に基づきまして、鉄道とバスの連携強化、交通結節点の強化、駅を中心としたまちづくりなどにも重点的に取り組んでおります。公共交通の利用促進に着実に取り組んでいるところというところです。

そして、令和3年度、来年度になりますが、現形成計画の対象期間の最終年度ということで、次の次期計画に向けた策定の動きをしていく必要があります。

そうしたことから、新たな計画を策定し、引き続き、栗生線の維持・存続に向けた取組を推進していく必要があるということを書いております。

そして、柱の四つ目ですが、栗生線の運行、安全運行に必要な設備更新等についてということで、こちらは次の1－6ページをお願いいたします。

まず、新型車両の導入ということで、この計画期間におきまして国からの御支援を賜る中で、平成29年度から令和元年度までに5編成の新造車両を完了したということがございます。

今後におきましても、老朽化した車両の改良、あるいは、軌間拡大防止のためのPC枕木化、コンクリート製の枕木化の推進など、安全運行に必要な設備投資が必要となっているということです。

しかしながら、栗生線の収支自体が赤字の状況、地方自治体の財政についても非常に厳しい状況が続いているという中で、安全運行に対する設備投資を十分に行えない。そうした懸念があるという書きぶりをしております。

そして、最後、こうした中、現在におきましても栗生線1日に約2万1千人が利用している

という状況です。万が一にも、栗生線が廃線ということであれば、自動車、バスでの輸送は困難、日常の移動手段が奪われまして、生活基盤にも大きな影響が生じるということです。

こうしたことから、栗生線の維持・存続を図っていくためには現在の利用促進の活動、支援の継続が不可欠な状況にありますということで結びまして、次の1-7ページの要望内容ということでつなげております。

1-7ページにつきましては、一番最初の1-1ページで説明しましたので、割愛いたしましけれども、このたびはこの4点の要望内容によって国に要望してまいりたいと考えております。

要望内容の説明につきましては、以上でございます。

○会長

はい。ありがとうございました。

9月18日に予定しております国土交通省への要望についての説明でありました。

何か御意見又は御質問、御提案等がありましたら、お気軽に挙手をしていただければ幸いです。

はい。どうぞ。

○○○委員

神戸電鉄の○○でございます。

今回の要望で、新型コロナウイルスの影響についての要望が一つ加わったというところについて、現況を補足させていただきたいと思っております。

7月の末に第一四半期の決算発表をさせていただきまして、第一四半期、4から6月分ということなんですけれども、鉄道は昨年と比べると10億円減収となりまして、年間の営業利益が9億円なんですけれども、既に10億円の収入が減ったという悲惨な状況です。

これは当社だけでなく、上場している鉄道会社全てが第一四半期営業赤字、これはもう前代未聞、未曾有の事態ということで、非常に各鉄道会社は厳しい状況となっております。

そうなるとうどうなるかということ、お金が入ってこないわけですから、お金を使ってやることのできなくなるということになりまして、ここに支援が必要となってくるんですけども、実情はどういうことになっているかといいますと、当期に予定していた設備投資工事をどんどん取りやめていっています。

ただ、設備投資の施設の維持更新をやめると安全性に支障しますから、安定した運行とか、安全面というところがありますので、大きく削減することができないというところからしますと、バリアフリーとかですね、いわゆる社会的に要請はされているんですけども、いわゆるサービス改善工事を取りやめていっているというようなことが起こっております。

それに加えて、それでは足りないということですので、当社の他の事業、不動産事業であるとか、他の事業の設備投資を取りやめることによって、なんとか資金不足を解消しているのが実情でございます。

ただ、鉄道は年間だいたい20億円程度の設備投資があって、7～8億円程度、ざっくりい

うと30億円の設備の維持更新がございます。

これに支障してきますと、本当に安全面の話になるということですので、資金を確保しないといけない。そこに非常に課題があります。

今、この説明にもありますように、私どもは指定公共機関ということで、地方に指定されているんですけども、国に指定されている機関ではないんですけども、通常業務を求められる。そういう責任を課せられていますので、減便、運休することなくやっていくと。

お客様は、前回御説明させていただいたんですが、4月、5月はめちゃくちゃ苦しくて、現在もだいたい20%前後、7月、8月が20%マイナスの状態が続いております。

20%マイナスといいながらも、実は、栗生線は学校が多いんですけども、高校は7月未まで授業された上で、早いところはお盆明け、三木、小野市域においては8月の24、25日辺りから第2学期が始まっているというところからしますと、7月、8月は実は高校生がいっぱい乗っていただいているということで、この部分は非常にプラスになっているんですね。それにもかかわらず、20%前後のマイナスということは、それ以外のほうで大きなマイナスがまだ続いているということですから、感覚からしますと30%近いマイナスが、まだこの7月、8月で続いているという状況でございます。

これ、ちょっと人数でいうとそういうことなんですが、収入はまたちょっと会計上の話がありまして、特別な理由があって、そこまではへこんでないという話なんですけれども、ただ、そういう状態が今後もまだ続くだろうということですので、この資金不足の状況が今後もずっと続いていきますと、さきほどの安全工事に支障してくるというところからしますと、もうそろそろ今の状態を続けられないということになりますと、何をするかというと、やっぱり減便も考えざるを得ないなと。例えば、もうやっているところであれば、終電を早めていくというようなところとか、昼間で本当に少ないところを考えていくとか、やっぱりそういうところに行くんですね。その後何をするかというふうになっていってしまいますし、それでも資金が足りなかったら、例えば、工事ができなかつたら管理基準を引き下げてですね、皆さん、例えば、加古川線なんかよく止まると。ちょっとJRさんに失礼なんですけど、これはなぜかという管理基準が違いまして、設備的に守られている路線、気象条件等に基準を設けて、ある程度まで機械的なものは水準を落として、その代わり、気象条件がこれを越えたら運行を止める。道路なんかはよくあると思うんですけど、そういうことで区間で色分けされてるんですね。こういったこともやっていかないといけない。当社ではそれは全線一律なので、そんなことはないんですけども、そういうことも考えていかざるを得ない。つまりは、そういう形で利用者のほうに負担がいくと。今のところ会社の中でなんとかやれているんですが、利用者のかたへ負担がいく。それがコロナの間だけかという、コロナが終わった後、今、この新たな生活様式というか、そういう段階ではテレワークであったり、ローテーション勤務がどんどん浸透していくと思われま。

そうすると、コロナが終わった後、元に戻るかという、もう通勤定期代を廃止したような会社が出てきている中でですね、そうはならない。それからいくと、これだけ減少してきた中

で更なる減少が起こってしまう。それが何パーセントになるのかというのが非常に我々にも分からなくて、危惧するところです。

そういう状態に置かれている中でですね、やっぱりサービス水準であるとか、安全性の問題というのがすごくそういう状態にさらされているので、今後の在り方というのは相当考えていけないといけない。

こういった形で国にも要請していくわけですがけれども、我々としてできることっていうこともやっぱり考えていけないのかなと。

そんな状況にあるということだけ補足させていただきます。

○会長

はい。ありがとうございました。

神戸電鉄さんだけではないと思いますが、厳しい状況であるということを私どもも認識しております。

テレビを見てましても、JRさんが深夜営業を取りやめたりしてるのを聞いております。

ありがとうございます。

これについて他に御意見、御質問、御提案等がございましたら、挙手にてお願いします。

よろしいでしょうか。

また、いつも申し上げることですが、後で気になった点がありましたら、また、御質問をいただければと思います。

では、御意見がないようですので、議事1号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)

○会長

はい。ありがとうございます。

では、議事1号は承認とさせていただきます。

式次第に基づきまして、3番の報告事項に移らせていただきます。

まずは、神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の中間評価についてということで、事務局から説明をお願いします。

○事務局

三木市都市整備部交通政策課の〇〇と申します。

私のほうからですね、報告事項(1)の神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の中間評価についてということで、御報告申し上げます。

お手元に資料2-1、それから、資料2-2、それから、配布資料-1、配布資料-2、それぞれ御用意いただけたらと思います。

以下、着座の上、御報告させていただきます

お手元に4種類の資料を御用意いただいたところだと思いますけれども、資料2-2、A3横長の資料、こちらは形成計画に基づく各事業に詳細にコメントを入れたものでして、かなりボリュームが大きいということで、今日は資料2-1のほうにその内容をひとまとめにしてお

りますので、今日は資料2-1で御説明をさせていただきたいと思います。

それでは、早速、中身のほうに入らせていただきたいと思います。資料2-1の1ページ目からまいります。

まず、はじめに1番、数値目標に対する評価等ということで、この形成計画、平成29年度から令和3年度までの5か年の計画となっております、令和元年度がちょうど中間に当たるということで、このたび中間評価の実施をさせていただくという運びとなっております

その中で数値目標というのを計画で掲げておりまして、全部で6つの目標を掲げております。こちらの表に一番左側に指標と書いてございますけれども、その指標のところは6つの目標、基準値がありまして、右に目を向けていただくと、平成29年度、平成30年度、令和元年度と実績を記載しております。

その右側が目標値ということで、計画の目標を記載しております。

その右側が達成の見込みということで、現状に照らし合わせて、評価のほう、印を入れております。

まずは、新型車両への更新による安全で安心した輸送サービスの確保ということで、具体的には新型6500系車両というものを導入するというので、令和3年度までに5編成、累計で5編成を目標にしておりました。こちらのほうについては令和元年度で累計5編成を既に導入しておりまして、目標を達成したというところなんです。

次に、鉄道とアクセスバスの平均待ち時間ということで、基準値10分のところを8分に短縮するよう目標を定めたところがございます。こちらのほうの3か年の実績は御覧のとおり、やや短縮されたようなところがございますけれども、大きな短縮には至っていないというところなんです。

次に、沿線地域の従業人口ということで、これは計画を作成した際、令和3年度の予測値として4万8千人というのを掲げておりましたが、それに対して5万人を目標にするということで、こちら、データとしては経済センサスという国の統計のデータがあるんですけども、こちらのほうがまだ直近のデータが上がってきていないということで、参考までに一番直近の平成28年経済センサスというところから数字をみてみますと、5万1千人というところなんです。後ほど、その詳細について御説明させていただきたいと思います。

次に、三木市、小野市の観光入込客数ということで、こちら基準値が733万人に対しまして、令和3年度の目標値、これは970万人となっております、この数値自体は三木市創生計画でありますとか、小野市の総合戦略アクションプランの成果指標のところから目標を立てているというところですけども、現在ですね、令和元年度でいいますと712万人ということで、基準値からしてもやや右肩下がり、目標値には到達していないという状況です。

それから、実利用者数及び沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数ということで、実利用者数につきましてはこれまでの協議会におきましても御報告させていただいたところがございます。それに対して、沿線地域の人口で割りまして、1人当たり平均して何回鉄道に乗っているのかということが沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数ということになるんですけれど

ども、こちらのほうも基準値45回に対して、目標47回と立てておりました。ただ、現状では45回で横ばい、もしくは、令和元年度でいうとやや下回っているというところになっております。

モビリティ・マネジメントの参加者数につきましては、令和3年度までの5か年で累計3千人を対象に実施していこうという目標にしております、令和元年度までに累計約2千人となっております。

それぞれの目標値に対して一つ一つコメントを入れておりますので、そちらのほうを御説明させていただきたいと思っております。

その下の(2)以降を御覧いただけますでしょうか。

各指標に対する評価等ということで、まず、アですけれども、こちらが新型車両の導入ということで5編成ですね。計画どおり実施をしまして、安全性、快適性の向上、それから、車内案内表示器4か国語表記ということで、訪日外国人の受入環境も整備するとともに、省エネ化を実現したというところなんです。

この新型車両ということで、どういった車両なのかということ、別途、配布資料-1で御説明させていただいております。お手元に配布資料-1のほうを御覧いただけたらと思っております。

新型6500系車両の特長ということで、人と環境に優しく安全で快適な車両という資料です。この1番が車両の外観、2番が主な特長を掲げております。(1)のほうに記載しておりますけれども、最新の機器を導入しております、照明設備においてもLED化しております。こういったところで既存の車両1000系と比べますと、消費電力を約60%低減して、省エネ化を図った車両となっております。

それから(2)、(3)に記載しておりますけれども、例えば、吊手の高さについても高いものや低いものをいろいろと設置していたり、縦手すりを設置しております、高齢者のかたでも利用しやすいように配慮している。それから、座席の端のほうに大型の袖仕切りを設置しております、安全で快適に乗っていただける。

それから、(4)ですけれども、車内案内表示の4か国語の表記ということで、こういった最新の新型6500系車両を計画どおり5編成導入したというところでございます。

資料2-1のほうに戻って、御説明を続けさせていただきます。

続く、イの鉄道とアクセスバスの平均待ち時間というところでございますけれども、小野市におきましては鉄道とバスのアクセス性が高い「らんらんバス」匠台ルート、こちら、平成29年9月1日から運行を開始しております、その際に平均待ち時間がもともと約14分であったものを約10分にまで短縮されておられます。

また、三木市におきましてもバス交通の見直しによりまして、例えばですけれど、志染駅においては平均待ち時間がもともと約10分であったものを約9分にまで短縮するなど、鉄道とバスの乗継強化に努めてまいりました。

ただ、結果としては、全体平均としては基準値である10分から大きく短縮していないというところでございます。こちらのほうですね、鉄道とアクセスバスの平均待ち時間、形成計画

では緑が丘、志染駅、榎山駅をベンチマーク、指標となる駅と設定しまして、鉄道の到着時間とバスの発車時刻から3分、3分というのは駅からバス停までの移動時間、その分を引いた時間を算出するというところで、平均値を算出したところです。

さきほど御説明の中にもありましたけれども、例えば、志染駅でしたら平成28年がおおむね10分というところでしたけれども、それ以降見直しを続けまして、約9分のところまで短縮したでありますとか、榎山駅をみますと、平成28年、14分ありましたが、平成29年、匠台ルートの実行以降は約10分というところですよ。

ただ、3駅を平均すると大きな短縮には至っていないというような状況でございます。

続きまして、沿線地域の従業人口ということで平成29年度以降の沿線地域の従業人口、こちらの従業人口は不明でありますけれども、平成28年の経済センサスにおいては目標値を達成している。特に、神戸複合産業団地、神戸市さんですね。それから、匠台流通等業務団地・工業団地、小野市さんのほうでは従業人口は増加しているとみられまして、両企業団地の最寄駅であります木津駅、榎山駅の利用者数も増加傾向にあります。

更に、「ひょうご小野産業団地」におきましては、令和元年10月に分譲を開始した一部区画の事業者が同年度内に決定しまして、本年度末からは残る区画も分譲開始されるなど、更なる従業人口の増加が期待されるというところでございます。

ページをめくっていただいて、2-3ページのほうを御覧いただけたらと思います。

経済センサスということでお伝えしていたんですけれども、この経済センサスは毎年調査されているわけではございませんでして、2年に1回というところですよ。その中でも基礎調査というものと活動調査というものに分かれておりまして、基礎調査のほうは、例えば、公務員、市役所でありますとか、そういった事業所も含めて調査されます。活動調査、平成28年は活動調査だったんですけれども、そちらのほうはそういったかたはそもそも調査の対象外となっておりますので、そういった違いがありますので、表を御覧になれる際に御留意いただけたらと思います。

その下の木津駅及び榎山駅における乗降の状況ということで、木津駅におきましては平成28年、337、446人ということでございましたけれども、直近の令和元年度は365、534人。

榎山駅におきましても、平成28年、133、436人でありましたけれども、令和元年においては169、548人ということで、利用者数が増加傾向にあるというところでございます。

続きまして、三木市、小野市の観光入込客数というところでございます。平成29年度の観光入込客数は対前年度比で比べると3万7千人の増となって、もともとの基準値からは上ぶれた、超過したということございましたけれども、平成30年度以降、減少傾向が続いております。

これにつきましては、平成30年7月豪雨等の自然災害の発生、それから、令和元年度におきましては新型コロナウイルスの感染拡大による外出頻度の減少などが要因と考えられます。

一方、プロゴルフ選手権大会と連携した臨時列車の運行を令和元年度に実施しておりまして、それによりまして利用者数が増加するなど利用促進策による一定の効果もみられたということで、今後、新型コロナウイルスの影響によりまして観光客数の減少が続くことが懸念されますので、沿線の観光拠点、それから、店舗等との連携、新たな観光資源の発掘、積極的な周知・PR等により、一層の沿線地域の活性化を図ることが必要と考えているところです。

参考までに、三木市、小野市の観光入込客数の数字を分けて表にまとめておりますので、こちらのほうを参考にしてお覧いただけたらと思います。

続く、オの実利用者数及び沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数というところです。粟生線の実利用者数、それから、沿線地域1人当たりの年間鉄道利用回数を算出いたしますと、下のほうに記載している表のとおりであります。

この表を御覧いただくと、実利用者数、平成30年度のところをみますと対前年度比でマイナス2.6%、続く令和元年度についてはマイナス1.3%というふうになっています。

一方、沿線地域人口のところを御覧いただくと、平成30年度、マイナス0.5%、令和元年度、マイナス0.6%ということです。沿線地域の人口の減少率以上に実利用者数の減少率が大きくなっているということです。このことから、粟生線の実利用者数の減少の要因ですけれども、少子高齢化による沿線地域人口の減少だけでなく、平成30年7月豪雨等の自然災害でありますとか、令和元年度の新型コロナウイルスの感染拡大の影響による外出頻度の減少ではないかというふうに考えられます。

そのページの下のほうを御説明させていただきます。

各駅の実利用者数の推移をみてみますと、平成29年度以降、対前年度比で増加がみられた駅としましては木津駅、広野ゴルフ場前駅、恵比須駅、三木上の丸駅、大村駅、檜山駅、それから粟生駅となっております。

これらの駅の利用者数の主な増加要因として、木津駅、それから、檜山駅については、駅近隣の産業団地の従業者数の増加ではないかというふうに考えています。

また、広野ゴルフ場前駅、大村駅、粟生駅につきましては、平成30年7月豪雨等の自然災害がたくさん起こっておりますので、令和元年度はその反動増ではないかというふうにも見ております。

それから、恵比須駅については、昨年度、プロゴルフ選手権大会と連携した臨時列車を運行しておりますが、そういったところでの利用増。

三木上の丸駅につきましては三木駅再生に関連したイベントの開催でありますとか、吉川高等学校への通学、三木上の丸駅で降りてバスで吉川高等学校のほうへ通われるかたも増えております。そういったところでの利用増ということが考えられます。

続きまして、今度は利用者数の減少がみられた駅を説明します。

対前年度比で10%以上の減少がみられた駅としましては藍名駅。5%以上の減少がみられた駅としましては木幡駅、押部谷駅、緑が丘駅、葉多駅となっております。

これらについてですけれども、山間地域であります藍名地域、それから、駅近隣にニュータ

ウンがありました木幡地域、押部谷地域、緑が丘地域。こういった地域の少子高齢化による人口減少等で利用者数が減少したのではないかというふうに考えられます。

また、葉多駅につきましては駅近隣に小野工業高校がありまして、入学、それから、卒業に伴って生徒が入れ替わりますので、そのタイミングで通学利用としての鉄道利用が変化するという特徴がございまして、一時的に利用者数が減少したのではないかというふうに考えております。

以降、具体的な数字については表にまとめておりますので、御覧いただけたらと思います。

そうしますと、2-7ページのほうを御覧いただけたらと思います。

2-7ページ、カ、モビリティ・マネジメントの参加者数ということで、こちらのほうにコメントを入れさせていただいております。

モビリティ・マネジメントの参加者数につきましては令和元年度までに約2千人ということでありました。目標値については5年間で累計3千人ということで、平均しますと1年間で600人ということの一つの指標として捉えております。そこから考えますと、計画どおり事業を推進できているのではないかというふうに考えております。

引き続き、新型コロナウイルスの感染防止対策等が必要になってきますけれども、地域住民のかた、それから、地元の企業のかたに対しましてモビリティ・マネジメントを実施していきたいというふうに考えております。

以降、次は2の各施策に対する評価等ということで、それぞれに施策に対する評価をさせていただきます。

基本方針ごとにまとめておりますので、御了承いただきたいと思います。

基本方針1、鉄道を軸とした地域公共交通網の維持・形成ということで、アにつきましては鉄道とバスの広域時刻表「粟生線&バス乗継ガイド」の記載をしています。

平成29年度から継続的に発行しておりまして、それだけでなく、沿線市で独自に時刻表も作成しておりまして、相乗効果を図りながら、鉄道とバスのダイヤの接続情報等を発信してまいりました。今後も、引き続き、そういった取組については継続していきたいと考えています。

続く、イにつきましては駅前のパーク&ライドの駐車場の説明でございます。自家用車から鉄道へ乗継ぎを促進しておりますけれども、平成29年度につきましては恵比須駅でパーク&ライド駐車場の駐車料金の割引の拡充というものを実施しました。その際、利用台数の増加、1日当たり2台ということで非常に少なく、協議会負担に見合うほどの効果は得られなかったというようなことがございました。ただ、なお一部の駐車場についてはパーク&ライド利用率が低下しているということがございますので、今後、更に、周知・PRや利用促進策、こういったものをする必要があると思っております。

ウにつきましては駅の美装化、それから、神戸市様におかれましては鈴蘭台駅前再開発について触れさせていただいております。駅の美装化につきましては、平成29年から継続的に実施しております。

また、神戸市様におかれましても平成30年9月25日、鈴蘭台駅の新しい駅ビル、それか

ら、橋上駅舎の完成に続きまして、駅前の再開発というのを積極的に推進していただいております。そういったことで駅の交通結節点としての機能の強化を図ってまいりました。

今後においても、引き続き、駅周辺の道路整備等の推進を図っていきたいと考えております。

○会長

限られた時間なので、端的にお願いします。

○事務局

はい。そうしましたらちょっと長くなりましたので、続く、エについては新型車両の新造の部分、それから、オにつきましましては、ネスタリゾート神戸さんと連携した企画乗車券の発行ということで、それぞれ記載をしております。

続く、基本方針2の部分ですけれども、アにつきましましては神戸市さん、それから、小野市さんの企業団地の誘致等に併せて、バスでありますとか、コミュニティバスの運行を実施しています。

引き続き、ひょうご小野産業団地の開発というのがございますので、まちづくりと連携した公共交通の利用促進策等を検討していきたいと思います。

イにつきましましては三木駅の再生ということで、これはちょうど今、三木駅デザイン総選挙の実施をしております、配布資料-2のほうにチラシを付けておりますので、今月15日まで総選挙ということで投票を受け付けしておりますので、ぜひ皆さんのほうでも御参加、投票いただけたらと思います。

ウとエですけれども、いずれも地域資源の活用を、プロゴルフ選手権大会とかですね、そういったところの活用を、それから、また、三木金物まつりでありますとか、地域のイベントと連携した取組を実施してまいりました。そういったところを引き続き、推進していきたくております。

最後の柱、基本方針3ですけれども、地域公共交通の活性化及び利用促進ということで、地域のまつり、イベント等と連携した協議会事業、それから、七夕、クリスマスといったような季節に応じたイベントというのも定着してまいっております。そういったところのマイルール意識の醸成にも寄与できたのではないかなと考えております。

それから、サポーターズクラブの取組についても、新規の事業をサポーターズクラブの委員さんが中心となって考えて、実施しておられます。

それから、エ以降ですけれども、沿線内外でも神戸電鉄さんの周知・PRでありますとか、各企画乗車券の発売でありますとか、そういったところの実施を進めてまいりました。

それから、キのところですが、小野高等学校さんにおかれましては授業の一環で粟生線の利用促進について研究するとともに、神鉄トレインフェスティバルへの出展でありますとか、放送部による駅ホームのアナウンス放送など、沿線の高等学校による利用促進活動も積極的に行われたというところでございます。

すみません。ちょっとボリュームが多くて長くなりましたけれども、駆け足ではございますが、以上とさせていただきます。と思います。

○会長

はい。ありがとうございました。

さきほどの公共交通網形成計画の中間評価について、何か御意見とか、御質問等がありましたら挙手にてお願いをいたします。

どうぞ。

○○○委員

兵庫県の県土企画局、○○でございます。

この中間評価のとりまとめ、事務局、どうもありがとうございました。

うちの交通政策課とも話している中でなんですけれども、一つは各指標に対する現状ですね。なぜこの数値になっているのかということは非常に詳しく分析していただいているということで、ありがとうございます。

一方、これから先の話として、この目標ですね、目標値があるんですけども、それに向かって具体的にどうアプローチするのか。その方向性なんかは記載していただいていると思いますけれども、じゃあ、本当にどうするのかといった議論がこれから要るのではないかと思います。

そのために、例えば駅ごとにそれぞれ特色があると思いますので、各駅についてはどういったところについて力を入れて利用促進策を取り組んでいくのか、そういったような発想で議論していただければなというふうに思います。こういったような話というのは次期の計画に生きてくると思いますので、よろしくお願ひしたいと思います。

○会長

はい。ありがとうございます。

これについてのコメントがありましたら、事務局、いかがですか。

○事務局

はい。御意見、ありがとうございます。

残り1年ちょっと現計画期間が残っていますけれども、今いただいた御意見を踏まえて、目標達成に向けた取組がどこまでできるかというのは期間的には厳しいところでもあります。むしろ、次期計画を見据えて、そういったところの構成を作り直すほうがいいのではないかとこのように考えておりますので、また、御意見を参考にしながら、次期計画に向けても検討していきたいと考えております。

○○○委員

正に次期計画を非常に実効性の高いものにするにはどうすればいいのかというのも思っただけの発言ですので、よろしくお願ひします。

○会長

はい。ありがとうございました。

次期計画に当たって本当にこの目標値でいいのか、高い場合もあるでしょうし、その分も含めて議論していかなければいけないと思います。そうした意味で、今日もそうですが、これからも会議があると思いますので、事務局におかれましては端的な説明か、もしくは可能であれば

ばあらかじめ資料を事前に送付していただくか、この場を意見交換の場にしたいと思っておりますのでよろしくお願いをいたします。

ほかには。はい。どうぞ。

〇〇〇委員

一点、お願いなんですけれども、今日は御説明はなかったんですが、この細かい取組の表なんですけれども、こう見ていると、まだまだもっといろんなことをやっているのに書けていないものがあるなと思います。

例えば、ゴルフに合わせて増便をして利用者を増やしたというのはサントリーレディースオープンでもしている話で、木津に来ていただいて、そこからゴルフ場の観戦に来ていただいて、そういったことも書いていなかったり、小野高校さんなんかは、放送部の話は書いていますけれども、毎年、商業科の生徒さんといろんな取組を継続してやってきているんですけれども、そういったところもやっぱり沿線のいろんな主体がいろいろ取り組んでいることをこぼさず書いていただきたいなと。せっかくみんなで残そうと思って取り組んでいっているのに、なんかこう落ちてしまいますと、なんやということにもなりますし、やっているということを知っていただくというのが重要だと思うのでその辺はお願いしたいなと思います。

〇会長

貴重な御意見をありがとうございました。

我々も全てそうした皆様がたの取組については把握するつもりではありますが、抜け落ちることもあると思いますので、また、こんな行事をしたよ、協力しているよということがありましたら、事務局に申し入れていただければと思います。

どうぞ御意見がありましたら、お願いします。

よろしいでしょうか。

では、先生、どうぞ。

〇〇〇委員

さきほど〇〇委員からも話があったんですけれども、例えば、モビリティ・マネジメントはそれなりの数ができているようです。これがなかなか利用回数につながっていないから、こういうことになっているので、その辺りの目標とのつながりも、併せて、分析しないと今後に生かせないのではないかと思います。

それと、平均待ち時間についてもしかたないではなくて、更に縮めるための工夫ですね。特に、緑が丘はなかなかうまくいっていないようなんですけど、その辺りについても検討を深める必要があるなと思います。以上です。

〇事務局

モビリティ・マネジメントにつきましても、周知・PRをして、それで終わりではございませんので、いかに御指摘のとおり公共交通利用につなげていけるかということが大事ですので、継続もしながら、また、その手法も検討していきたいと思っております。

あと、鉄道とバスの乗継時間につきましても、交通の見直しの際が一つの機会になりますので

で、鉄道だけではなくてバス事業者さんとも協議をしていきながら、今後、対応を検討していきたいと考えております

○会長

はい。ありがとうございます。

他にございますでしょうか。

では、次に移らせていただきますが、さきほどお話がありましたように、この中間評価をやはりきっちりと分析して次の計画に生かすということが大事で、報告する、中間評価することが大事なわけではありませんので、我々としても、事務局もきっちりと分析していきたいと思っておりますので、また、皆さんがた、お気づきがございましたら、御意見をよろしくお願いたします。

では、次に、皆様からいただきましたアンケートの回答結果について説明をさせていただきます。事務局、お願いいたします。

○事務局

引き続き、資料3について御説明させていただきたいと思っております。

まずもって、お忙しい中、アンケートに御協力いただきまして、誠にありがとうございました。

このたびのアンケートを受けまして、今回は資料に記載のとおり回答をいただいて取りまとめたということでありまして、今後、どのような取組につなげていくかというところの議論についてはこれから検討してまいりたいというふうに考えております。

ひとまずアンケートが出そろったということで、このたび資料-3として御紹介させていただくところでございます。

まずは、問1についてですけれども、利用促進のために日頃から取り組んでいることということでありました。

いろんな記載がございますけれども、回答としましては所属団体の施策として取り組んでいる具体的な内容や、それから、移動の際には可能な限り公共交通を使っていますといったような個人レベルでの利用促進の取組、そういったところに至るまで幅広く記載いただいたところでございます。

1ページ目、2ページ目はそういったコメントでございます。

3ページ目ですけれども、こちら、問2は地域や団体の活性化を目的に既に取り組まれている施策で協議会との協働により双方の取組効果が向上するような施策があればお教えくださいという問いでした。

こちらに関してもさまざまな御回答をいただいたところでございますけれども、例えばですけれども、サイクリングマップの活用でありますとか、レンタサイクルなど自転車の活用に関する記載がみられました。

それから、スタンプラリーでありますとか、イベント列車でありますとか、そういったものの実施によりまして、地域の団体とか、地域イベントと連携してはどうかといったようなコメ

ントもいただいたところでございます。

続いて、4ページ目ですけれども、こちらが問3です。協議会や沿線各市などでは利用促進のため、これまでからもさまざまな施策に取り組んでまいりましたが、こうした中で、更なる利用促進のためには、今後、どのような施策が必要とお考えですかという問いでございます。

こちらについても、例えばですけれども、サイクルトレインとか、サイクリストの休憩拠点づくりとか、サイクルアンドライドとか、そういったキーワードといたしますか、コメントがみられまして、自転車を活用した取組について記載があったところです。

それから、駅前周辺の整備、駅周辺のにぎわいづくり、駅舎の利用や活用、そういった駅を中心としたまちづくりに関する記載もみられました。

3-6ページでございますけれども、今度は問4、更なる利用促進のため、あなた、貴団体が協議会の他の委員と協働して取り組みたい施策があればその内容を教えてくださいという問いでございました。

こちらにつきましては企画乗車券での連携でございますとか、交通安全キャンペーンの連携、駅ホームでのギャラリーの設置など、さまざまな御意見をいただきました。

3-7ページ以降、こちらのほうは自由記載欄ということで、この自由記載欄につきましては、例えばですけれども、協議会の在り方としまして活発な議論を求める御意見でありますとか、それから、運転免許の返納や高齢者の利用促進、ラッピング電車など、さまざまな御提案を幅広くいただいたところでございます。

以上、時間の都合上、駆け足での御紹介となりましたけれども、どれ一つとっても貴重な御意見、御提案をいただけたと思っておりますので、引き続き、今後の取組、それから、新しい計画策定の際には生かしていきたいと考えております。以上です。

○会長

はい。ありがとうございました。駆け足での説明となりました。

また、これについては貴重な御意見をいただいております。皆様がたには今日初めて御覧になられたかたもおられると思っておりますので、また、今から発言していただくのはもちろんであります。そこまでいかない場合もあるかと思っておりますので、読んでいただいて、また、あらためて事務局にお問合せいただく、御意見、御提案いただく、または、次の協議会で意見交換等もさせていただきたいと思っておりますので、いろんな御意見をいただいておりますので、御覧いただきたいと思っております。

その中で、特に御意見等がありましたら挙手してお気軽にお問い合わせしたいと思います。

私、ちょっとよろしいですかね。

ちょっと気になったのが64番の意見ですね。自由記載の意見で本当にこれ今読ませていただきました。最後の特に3行、4行ですね。やはり将来の展望を早急に示していく。やはり粟生線の維持・存続の責任を負うのが我々自治体、また、神戸電鉄ではないかというふうな御意見でございます。

本当に乗って残そうということだけではなく、我々も常に考えていることですが、どうやっ

て維持・存続させていくのか。今度、次期計画の策定ということになるかと思いますが、やはり不安に思っておられる沿線地域の皆様に安心感を与えることが必要ではないかと思えます。

これまでの議論ではやはり人口が減っていく、また、当然、学生も減っていく、これで残るんだらうか、赤字で大丈夫なんだらうかと、マイナスイメージばかり出ているように思いますので、やはりプラスにして、前向きな意見交換で次の計画にしていきたいというふうに思っておりますので、どうかよろしく願いをいたします。

これ、どなたか、今日、おられるか分かりませんが、もしおられたら御意見をお願いします。

〇〇さん。すみません。御意見がありましたらどうぞ。

〇〇〇委員

正に今、会長から言っていたことに尽きるのかなと思うんですけども、これ、2段落目のところに書かせていただいているんですが、この協議会が2009年に発足しました。それで10年ずっと委員やっていたかたもおられる。私は8年携わっておるわけですけども、やっぱり、これだけ長い間ですね、存続問題、将来の展望を描かないままやっているっていうのはちょっとどうなのかなと思っているのと、それと、さきほど中間評価の話があったんですが、私、8年間やってきた中で最大の成果は実は三木駅のデザイン選挙だと思っています。

これ、なんでかといいますと、三木駅が焼失した時に神戸電鉄は駅は再建しませんということを三木市に申し上げました。

それは存続問題を抱えているところに投資はできないということで、もし以前のような三木市の顔になるような駅が必要であれば、三木市さんのほうで整備してほしい。そういうことで市長をお願いしまして、市長がそれだったら三木のためにとということでやられた話なんです。

寄附の話は、その後、付いてきた話なんですけれども、最初に粟生線のサポーターズクラブが神戸電鉄にお見舞いというような形でなんとか駅の体裁というか、それを整えてほしい。できれば元の駅に戻してほしいというようなところからですね、800万円近く、会員に申し込みしていただいて寄附いただいた。これにプラスアルファくらいかなと思っていたんですけども、実は1億何千万円という、ふるさと納税制度を使われてすごい寄附が集まって、立派な駅舎が今、市民投票によって造られようとしている。これってすごい底力ですね。

利用促進の話がありますけれど、私、正直、利用促進をがんばっても粟生線の赤字を賄うような利用者数の増なんてあり得ないと思ってまして、なぜかというところ350万人増やしていただかないと合わないからです。350万人増えるのかっていったら、あり得ないと思っているんですよ。ましてやさきほど申し上げた状態の中で、更に利用者が減ることが見込まれる中で、なんぼがんばっても、それは無理だと。

じゃあ、どうするのかということなんですが、そこに希望を与えたのが、実は、このふるさと納税制度だと思っているんです。私は企業の人間ですから、収入をどう稼ぐかというのを考えるわけですけども、それは何も利用者収入だけではないわけですよ。付帯事業でもいい

わけです。ですから、こういう形で粟生線を残したいというかたが、例えば、ふるさと納税制度でこれを役立ててください、というような形で寄附が集まれば、それを充当していく。

私どもが一番困っているのは、さきほども申しあげましたように、安全投資ができなければ、サービスを落とさざるを得ない。管理基準を落とさないといけない。運賃も上げないといけない。場合によっては、路線もやめなければならない。こういうようなところなんですけれども、ここの資金繰りがちゃんといくようであれば、存続という道が出てくる。

そのふるさと納税制度もどんどん進化してまして、実は、北条鉄道がこのたび行き違い設備を整備された。単線で1時間に1本の運行しかできなかったのが、30分に1本になったということで、9月1日から、実は、これに合わせて、私どももダイヤを少し触りました。ダイヤ改正ではないんですが、ちょっとした変更なんです、ある列車、北条鉄道の新たに増便された列車がですね、粟生駅に着いたのに伴って、既存の列車の発車時刻を2分早めた。まあ、それだけの変更なんですけれども、なんでかといいますと、これは小野高校生に北条鉄道さんがアンケートを取られまして、今、その前の列車で130人くらい小野高生さんが乗っていらっしやって、非常に多く乗っていらっしやるんですけれども、新たに増便した列車に乗りますかってアンケートを取ったら、今の新しくできたやつだと学校にぎりぎりだと。余裕を持って行きたいんでちょっとでもなんとかならないかと。そんな話がありまして、ダイヤを触るのはなかなか難しいんですが、2分ぐらいだったら早められるということで始めさせていただいたら、だいたい半々ぐらいに130名が分かれて、今も乗車されているというようなところあります。

その行き違い設備はどうやって造られたかという、国、県、加西市、プラス、ふるさと納税制度の企業版というやつであります。今までは個人のふるさと納税だけだったというのが、企業版もできましたんで、そういうことであれば、そこから資金調達ができる。

しかも、粟生線サポーターズクラブがですね、いまちょっと減っちゃって1千人を割っちゃったんですけど、1千人以上おられた。それと、三木駅の再生に当たって、どれだけの人が寄附されたのかというところからすると、しかも、ふるさと納税制度は個人は実質2千円の負担だということからすれば、これ、声を掛けていったらどれだけ集められるのかという話だと思っうんですね。例えば、そんなん言うんやったら、5千万円を集めて来いというたら、私、集められると思っうんですね。それだけ、この制度というのは素晴らしいと思っています。

そんなことも使いながら、やっぱりどうやって維持していくか。この目標が適切なのかどうかということをお意見として書かしていただいているんですけれども、正直言って、次の目標で800万人を目指しますとかはあり得ない話だと思っうまして。そしたら、じゃあ、600万人で維持するにはどうするのかっていうのを考えなあかんですね。

だから、そうすると収入だけでは無理だと。じゃあ、自治体の財政はどうなのかっていったら厳しいとなると、そういうことも含めて、収入を増やす方法も、利用者以外も含めて考えていく必要があるんですね。

まあ、ここまでいくと、ちょっと経営の話になってくるんですけれども、粟生線が残ってい

くためには経営的な視点で、自治体、神戸電鉄、関係機関がどうやって経営するのかということと、これをいわゆる神戸電鉄の民間事業というわけではなくて、公民連携の公共事業なんだと。こういう位置付けでいろいろ考えていくということが大事なのかなと。

中間評価の中では、私はふるさと納税制度の活用は今後の粟生線の存続に向けて非常に有効なものなのかなというふうに思っています。

それとついでに、私、64番と、それから、3-4の33番なんですけれども、今後の施策というところで、従来から神戸電鉄が言っていることを書いているところなんですけど、具体的にまちづくりを進めていくということは大事だと思うんですね。それは決して大きなことを求めているわけじゃなくて、私はもう基本的には今ある利用者をいかに減少をとめながら、その中でやっていく。それと、多様な人を巻き込んでいく。できれば人を増やせればと。それで、まちのイメージを上げていくということですから、まちの活性化をどんどんやっていくということが非常に大事だと思います。しかも、それはちゃんと具体的にやっていくことが大事であって、神戸市さんとはそういったことで本当に具体的なことをやっています。粟生線の中でいうと、西鈴蘭台駅。この駅はですね、駅の周辺は当社が持ってまして、あとは神戸市さんが駐輪場であるとか、ロータリーとかを持っていらっしゃるんですけども、それらを一体に再開発指定してマンションを造ろうと。事業者は再開発会社をつくって、当社が主体になるんですけども、そういった計画がようやく神戸市さんとまとまりまして、これから再開発指定をしていただいて、やっていくというふうになっているんですけども、まあやっぱりそういったところを、大きいのも小さいのも一緒だと思うのですが、一緒にやっていくということが非常に大事だと思います。

今、具体的にやっていることを書かしてもらっているんですけども、例えば美装化の意見もありましたが、有馬温泉駅、長田駅というのを、去年、神戸市さんと一緒に取り組みまして、長田駅はちょっとまだ構想レベルの話なんですけど、有馬温泉駅についてはこのパンフレットを見ていただいて、左下を見ていただいたら橋があるんですけど、照明柱みたいなものが付いていると思うんですけども、これ、去年、神戸市さんと一緒に付けた照明柱なんですけども、観光地といいながら殺風景な駅だったんで、ちょっとイメージが変わる。

で、これは今後どんどんブラッシュアップして行ってですね、今年はちょっとできないかもしれないんですけども、もともとの計画だと、この上屋の部分については当社の修繕工事で塗装するというところから、ちょっとずつでもこうやって観光地も含めてイメージを変えていくというようなことが、こうやって計画してやっていくのが大事です。

あと、2枚コピーを付けておりますけれども、宣伝になりますけれども、来週、神戸市さんと共同でニュータウンをこれからどうしていくんだ、リノベーションしていこうよ、せっかくストックはあるんだから、それをうまく活用しよう。空き家であるとかですね、市営住宅の建替事業があるんですけども、それをどうしていくのがまちにとっていいのか。そのままやるのがいいのか、違うものに使うのか。そういったことを一緒に考えていこうというようなリノベーションスクールをやりたいです。どこかのニュータウンを指定してやろうということ

してまして、それに向けてのセミナーをちょっと私もパネリストとして参加させていただくんですが、それをやって、そういうところにつなげていこうと。

あと、もう1枚がですね、さきほどサイクリングの話が出ておりましたが、神戸市さんでは神出山田自転車道を再整備されたと。ここを使ってもらうのに、やっぱりシェアサイクルとかがあったほうが使ってもらいやすい。このチラシの裏面を見ていただくと、コース上に粟生線が出てくるわけですが、シェアサイクルを借りる場所は衝原のところになるんですけども、コースにも入ってきますし、こういう連携なんかも考えていける。

やっぱりこうやってですね、一緒になっているいろんな事業をやっていくということが大事なかなと。それを行政と神戸電鉄だけじゃなくて、いろんな地域の多様な関係者が一緒になってやっていく。高校生であったり、大学生であったり、あるいは商工会のお店のかただったりですね、いろんなかたがやっていく。そうやって、みんなが関わって行って、関係人口を増やして、ふるさと納税にも帰結してくるわけですが、そういうことだったら私も寄附しようというような形で資金を集めていく。そういったこともやっぱり考えてくべきなのかなということなんです。

こういったことも含めて、粟生線は本当に今さきほどのような状態で、神戸電鉄全体もそうなんですけど、正念場を迎えていると思ってます。このままの状態は維持できないということはこの間申し上げたとおりです。ですから、こういう施策的な裏付けをつくって維持していく。不安に思っているかたが多いと思うんですね。こうやって私が利用状況を説明したり、神戸電鉄が決算を発表しますとですね、大丈夫かとか、もうネット上でも粟生線は終わったなんかもいろいろ書かれているわけです。

でも、そこに対してですね、いや、大丈夫だということ、協議会も10年経ちましたので、私は示したいと思っていますので、関係自治体も含めてですね、この機にちゃんと結論を出したいなと。特に、ふるさと納税制度を私は高く評価しているんですが、何よりもたくさんの方が寄附をされたということをもっと重く受け止めてですね、我々はそういったものを議論しなければならぬかなと思っています。以上です。

○会長

ありがとうございました。

すみません。突如な形となって申し訳ございません。

経営に関する会議は既に県も入ってされていますよね。別の会議でされているのを私も承知しておりますが、この〇〇さんの意見の64番をみますと、本協議会では首長クラスによる会議体を立ち上げて、経営戦略的な議論を、別途、行うようにということで、平成27年に、たぶん私が市長になる前ですけども、三木市のほうから提案されたようですが、まあ、諸事情、私はちょっとその諸事情をまだ存じ上げないんですけども、ぜひ、どういう形がいいのかは別にしまして、やはり、今後、そういう経営戦略会議もあろうかと思いますが、それと同一化するのか、また、別の会議とさせていただくのか、考える余地はあろうかと思いますが、さきほど意見がありましたように、積極的な、前向きな意見交換をさせていただきたいと思っております。

ので、その節はよろしく願いをいたします。

三木市につきましても、現在、大村のジャスコの南の周辺の区画整理、また、長期間にわたるかとは思いますが、志染駅の南側の開発についても、今、いろいろと地元と協議させていただいておりますので、やっぱりどの地域も一緒だと思いますが、駅を中心としたまちづくりは重要だと思いますので、よろしく願いいたします。

この協議会も10年ということでもあります。〇〇さんが8年ですか。私はまだ2年半なんですけど、もう少し過去のことを勉強して、みんながさきほどの寄附の話じゃありませんが、ふるさと納税の話じゃありませんが、みんなで気持ちよく、いい意味で残していく。活性化させていく。取組を続けさせていただきたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

すみません。他に御意見がありましたら。

いずれにしても、また、次の会議で今日いただきました意見について、また、事務局のほうでいろいろと練って、議論させていただきたいと思いますので、よろしく願いをいたします。

他にありましたら。

はい。どうぞ。

〇〇〇委員

オブザーバーではございますが、国土交通省近畿運輸局の〇〇と申します。

さきほど神戸電鉄さんからもお話がございましたけれども、制度という意味ではですね、当省のほうで地域公共交通活性化再生法というものを、本年6月、ちょっとアンケート上は5月と書いてしまってるんですけど、6月に公布いたしまして、12月の初旬までに運用も含めて決まっていくというものでございます。その辺りの御説明はこの協議会の場ですとか、あと、あり方勉強会の場で御紹介させていただくのも可能ですので、ぜひそういった形で当省を使っていたか、そういった形で御検討いただければと思います。

あと、加えて、まちづくりという点でもですね、運輸局の管轄ではございませんが、近畿地整さんに御相談いただいたり、いろいろと国のほうで持っている予算もございますので、御相談いただければと思います。

もう一つ、我々、アンケートのほうにですね、問3の46番でMa a Sという言葉を書かせていただいてまして、問3で今後どのような施策が必要とお考えですかということで、問いに対する回答として当省がここまで踏み込んで書くのは適切でないので、あくまで参考で書いてますんで、御理解いただければと思うんですけども、最近、Ma a Sということで、円滑な移動といいますか、平たくいうとG o o g l eマップ上で行き先を指定して、決済も全て完結させるというようなアプリを使った移動手段というものが、今、推奨されているところでございます。

これ、なかなかうまくいっていないようなところもございますので、なんと申しますか、もしこういったことに御関心がございましたら、そういったところも含めて御紹介させていただきますので、ぜひ御検討といいますか、何かございましたら御相談いただければと思います。

○会長

はい。ありがとうございます。ぜひ御協力をよろしくお願ひいたします。

では、次に進ませていただきますが、何かありましたら、また、次の協議会等で御意見をお伺いしたいと思いますので、また、今後もお寄せいただいている意見をお読みいただいて、よろしくお願ひいたします。

続きまして、栗生線の利用状況について説明をお願いします。

これは、神戸電鉄さんのほうからお願いします。

○○○委員

再び、神戸電鉄、○○でございます。

今日は資料を付けさせていただいていないんですけれども、この協議会ではですね、利用者数について以前議論になって、実際の利用の話をしましょうと。一方で、私どもは外向けにはお金を払って乗っていただいた人数を発表しておりまして、言葉でいうと輸送人員という話と実利用者数という話と、この2つを使い分けしています。

で、この7月と8月はですね、この輸送人員と実利用者数が全然符合しない、傾向が符合しないということで、今日の資料の公表は差し控えさせていただいたというのが資料をお付けしていない理由でございます。

で、さきほど申し上げましたように、実利用者についてはですね、現時点で6月まで前回説明させていただいて、4月、5月は非常に減少が激しく、50%、60%くらいの減少であった。6月に入って26%まで下がった。その後、7月、8月はさきほど申し上げましたように20%前後になっているというところまで、4月～8月の累計で、対前年比でいいますと121万人減少していると。前回94万人ほど減少というようなことを御説明させていただきましたが、更に30万人近く、27万人ぐらいですね、この2か月で減少している。

じゃあ、定期、定期外でどうなっているかといいますと、定期外はですね、7月は25.2%マイナスで、8月が31.9%マイナスというようになってまして、さきほどもちょっと30%くらいのマイナスで推移してるのかなってところで、これは前回の時も6月は30%マイナスと申し上げたので、定期外のマイナスはずっと6月も変わってないというようなところであります。

で、一方、定期でみますと、通勤はですね、通勤と通学は分からないんですけど、一緒になっているので分からないんですけど、さきほども申し上げましたように、学校がいつものスケジュールじゃないというところからして、通学の利用が増えているというところもありましてですね、7月が19.7%のマイナス、8月が8.3%のマイナスと、これは通勤と通学の両方を合わせた話なんですけれども、じゃあ駅別でみたらどうかっていうと、まあやっぱり増えているのが栗生駅、葉多駅、小野駅、三木駅、そういうようなところまで、当然、そこには高校があるということは皆さん御存じかと思えますけれども、やっぱりそこが増えているということですから、まあそういう高校生が非常に前年に比べたら大きく増えたというところからすると、定期はあんまり増えてないんじゃないかなと。

で、ただ、これ、さきほどの輸送人員からすると全然違うと申し上げたんですけれども、乗っていらっしやらないんですけれども定期を買われているというようなことがあるので、輸送人員と実利用者数が違うと、そんな状況です。

ですから、ちょっと要約しますと、利用の減少の傾向はだいたい20%ぐらいの減というところが続いていて、ただ実質でいうと、高校生のイレギュラーな乗車があるので、感覚でいうと25%ぐらいの減となっているんじゃないかなというところでもあります。

以上です。

○会長

はい。ありがとうございました。

今、報告がございましたが、これについて何か御質問、御意見等ございましたら。

よろしいですか。

はい。ないようでしたら、本日の議事事項及び報告事項まで全て終わりました。

他に何か御意見、御質問等ございましたら。どうぞ。

○○○委員

神姫バスでございます。

我々も神戸電鉄の活性化のために一翼を担う役割を担っておりますが、コロナの影響もございまして、現状を少し報告させていただきたいと思っております。

当社も第一四半期の決算短信が出ておまして、前年は純利益が神姫バスは1億3千万円の利益が出ておったのが、今年度は17億円の赤字となっております。相当なマイナスとなっております。こちらについてはやはりテレワーク、それから、小中高校生、あるいは、大学生の通学利用の減少等の要因があったからと考えております。

まあ、我々といたしましては、バスプラス粟生線の利用のため、バスの乗務員並びに車両についてはコロナ感染防止の対策をきっちり講じております。

今後も、鉄道プラスバスの活性化のためにも、鉄道と併せまして、バスの御利用もお願いしたいと思っております。以上です。

○会長

はい。ありがとうございます。

他によろしいですか。

では、おおむね予定した時間でありますので会議は閉じさせていただきますが、さきほども神戸電鉄さん、神姫バスさん、それぞれ国の営業要請という言葉が適切か分かりませんが、それに応じて減便なく営業されております。

前回、この会議でも申しましたが、私も国土交通大臣のほうにその旨は申し上げておりますが、また、あらためて9月18日に国へ行かせていただきますので、あらためて公共交通の使命を背負っていただいているということについては国土交通省にも伝えていきたいというふうに思っておりますので、よろしく願いをいたします。

本当に想像もしていないコロナ禍ということでございますが、一方で、よく言います「ピン

チはチャンス」という言葉もあります。ぜひ当初から申し上げておりますように前向きに、やはりいい意味で栗生線を存続、活性化させていくという方向で、また、今後も忌憚のない意見を聞かせていただきたいと思います。

いろんな取組をされておりますが、これには書いていないんじゃないかというような声もありましたが、直接、この活性化協議会じゃないんですが、実は、神戸新聞を読まれたかたは御存じかもしれませんが、三木市の市民有志等によりまして映画が作られております。日曜日に試写会がありまして、私も拝見させていただいたんですが、「神さま、わたしの鉄道をまもって」ということで、神戸電鉄三木駅が焼失した後、なんとか栗生線を存続させたいという市民のかたがたの思いで試写会が行われましたが、私も観たんですが、柄にもなく感動いたしました、良い映画でありまして、本当に多くの市民のかたがた、関係者の皆様の栗生線への思いというのが感じられたいうところがありましたので、どうか皆さん、今後も栗生線の活性化のためによろしく願いをしたいと思います。

では、マイクを事務局に返します。

○事務局

はい。仲田会長におかれましては、会議の進行を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41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等につきまして御協力を賜りますようよろしくお願いいたします。

なお、次回の協議会の開催につきましては、12月中旬頃を予定いたしております。その際、さきほど御意見、反省点等が出ております。そういったことについて、もう一度、御意見いただくことに加えまして、協議会としての活動、結果報告なんかもさせていただこうと考えておりますので、その際につきましては、御参集を賜りますようよろしくお願いいたします。

本日は、どうもありがとうございました。