

## 第45回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：令和4年1月31日（月）  
午後3時10分～午後4時10分  
場所：三木市立教育センター 4階 大研修室

### ○事務局

お待たせしました。それでは、定刻となりましたので、ただいまから第45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長をしております〇〇と申します。どうぞよろしく願いいたします。

さて、本日の協議会の開催に当たりまして、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、小まめな手洗いやアルコールによる手指消毒などについてあらかじめお願いしてきたところでございます。

また、会場内におきましても暖房運転と併せまして、室内換気を実施しております。御了承のほどよろしくお願いいたします。

なお、本日の協議会の所要時間といたしましては約1時間程度を見込んでおります。新型コロナウイルス感染防止対策の観点などから、事務局からの説明につきましては簡潔なものとし、所要時間の短縮に努めたいと考えております。よろしくお願い申し上げます。

それでは、協議会の開会に当たりまして、協議会会長の三木市、仲田市長から御挨拶をお願い申し上げます。

### ○会長

皆さん、こんにちは。今日はお疲れのところ、また、まん延防止等の中にもかかわりませず、こうしてお集まり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。

本年度、この協議会は書面会議を含めると3回目となります。議題にも書かせていただいておりますように、次期計画となる神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の策定協議、そして、現在の計画であります神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の期間の延長について御審議をいただくということになっております。

また、粟生線の利用状況等につきましても、後ほど、神戸電鉄さんのほうから御説明をいただくところでございます。

さて、このたび、新聞報道でも御承知のとおりだと思いますが、粟生線に関する経営戦略的な議論を行う場として、この協議会とは別に、新たに、仮称ではありますが、神戸電鉄粟生線存続検討会議が設立されました。この会議につきましては、言うまでもなく、兵庫県が事務局ということで設立をしていただきました。設立に当たりましては兵庫県の皆様がたには大変お世話になりましたことを、この場をお借りして厚く御礼を申し上げます。

この経営戦略的な議論につきましては、以前の令和元年12月の協議会でも私のほうからお話をさせていただいたとおり、この協議会とは別の場で議論すべきであるということをお願いしておりました。このたび、県の御尽力によりましてこうした会議体ができたと重ねて御礼を申し上げたいと思います。

一方、この協議会につきましては、もう規約にも書いてありますので皆様がお承知のとおりではありますが、粟生線の計画の作成、変更に関する協議や計画の実施に係る連絡調整を行うために設置された会議であります。そうした観点から、この協議会と新たに設立されました存続検討会議でそれぞれ役割分担を図りながら、この協議会としましては従来からの役割どおり、本協議会の本分であります粟生線の利用促進という点についてしっかり

り議論をしていきたいと思っておりますので、どうか皆様がた、忌憚のない御意見を出していただければと思います。

最後に、三木市の取組になりますが、新たに、平成30年に焼失しました三木駅につきましては3月28日、再来月になりますが供用を開始することとなりました。本当にこれまで市内外を問わず多くのかたがたから御寄附をいただきました。また、駅舎のデザインにつきまして本当にいろんなところから、いろんなかたがたから、いろんな応募をいただきました。そうしたかたがたにあらためてこの場をお借りして厚く御礼を申し上げたいと思っております。

また、併せて、これも三木市独自の取組ですが、これまで昼間の時間帯、志染駅から三木駅区間の増便につきまして2年間実施させていただきました。コロナ禍でもありますので、新たに令和4年度から2年間、さきほど申し上げました三木市の志染から三木駅区間につきましては社会実験として、引き続き、継続をさせていただくことで、12月の三木市議会でも議会の議決をいただいたところであります。

こうした取組によりまして、粟生線の利用促進、また、地域の沿線のにぎわいが続いていきますよう期待しまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。どうぞ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。

続きまして、協議会副会長の小野市、〇〇副市長から御挨拶をお願いいたします。

#### ○副会長

皆さん、こんにちは。ただいま御紹介いただきました小野市の副市長の〇〇でございます。活性化協議会の副会長ということで、今日は出席させていただいております。

令和元年8月から、小野市は、この活性化協議会は欠席させていただいたということになります。それは、一つには粟生線を未来に残していくには、利用促進について、イベント等を行っているこの活性化協議会だけではだめだというようなことで、経営戦略的な議論ができる会議体の創設を訴えまして、令和元年から欠席をさせていただいたところでございます。

小野市といたしましては、この活性化協議会を否定するのではなくて、むしろ、私個人としましても、平成21年に立ち上げた活性化協議会の初代の会長として3年間、いろんな議論をさせていただきました。そういう中で平成4年には経営戦略会議が要するということが、40億円の無利子貸付等、神戸電鉄の合理化策で経営は立ち直ったかのように思えたのですが、そういうことが、そのまま経営が立ち直るところにはいなくて、乗客が減るといったような状況も続いてまいりました。

小野市としてはそういうことで、静観を続けたいという意思表示をしております、ただ、その間にも活性化協議会の負担金、それから、安全輸送の補助金につきましては2年半で約3,000万円ぐらい支援を続けているということも御理解いただきたいというふうに思います。

ただ、そうして、この2年半の間に状況は大きく変わりました。少子高齢社会で乗客は減少しているだけではなくて、コロナウイルスという、また大きな問題が出てまいりまして、リモートワークやオンライン授業というようなことで乗客がかなり大きく減ったと。800万人の乗車人数が今はもう600万人というような数になっているというようなことで、これからどう乗客を確保して、どう経営を立て直すかというようなことを考える時期に来ているのではないかという中で、そういう中で、今回、三木市さんの御尽力もありまして、令和3年の末、令和3年12月に兵庫県が招集する形で神戸電鉄の社長、三木市長、小野市長、神戸市の都市局長さん、兵庫県県土整備部長さんによる協議の場が設けられ、そこで粟生線存続のための経営を議論する粟生線存続検討会議というような合議体

を、スキームをお示しいただきました。

当市は、小野市長がかねがねより経営を議論する合議体が具体化されれば活性化協議会に復帰すると明言していましたとおり、そういうことで今日から参加させていただきたいというふうに考えております。

この活性化協議会と存続検討会議、この合議体の2つが両輪をもって神戸電鉄がますます乗客を確保して活性化していけるような、そんな議論を深めてまいりたいというふうに考えておりますので、どうぞ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。

それでは、会議次第に沿って委員の御紹介をさせていただきます。

お手元の配布資料の中の神戸電鉄粟生線活性化協議会規約、中ほどで、めくっていただくこととなりますが、そちらの4ページ目に名簿を付けさせていただいております。

それでは、記載されました名簿順で御紹介をさせていただきます。

まず、兵庫県県土整備部県土企画局長、〇〇様。

〇〇〇委員

兵庫県県土整備部県土企画局長の〇〇でございます。よろしく願いいたします。

○事務局

続きまして、神戸市都市局交通担当部長、〇〇様、代理で本日は交通支援担当課長の〇〇様にお越しいただいております。

〇〇〇委員代理

神戸市都市局公共交通課の交通支援担当課長をしております〇〇といたします。本日、部長の〇〇の代理で出席させていただいております。よろしく願いします。

○事務局

続きまして、さきほど御挨拶いただきました会長の三木市長、仲田一彦様です。

○会長

よろしく願いします。

○事務局

続きまして、副会長、小野市副市長、〇〇様。

○副会長

よろしく願いいたします。

○事務局

続きまして、神戸電鉄株式会社専務取締役鉄道事業本部長兼技術部長、〇〇様。

〇〇〇委員

神戸電鉄で鉄道を担当している〇〇でございます。よろしく願いいたします。

○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、〇〇様につきましては、本日欠席となっております。

続きまして、兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長、〇〇様。

〇〇〇委員

〇〇でございます。どうぞよろしく願いいたします。

○事務局

神戸市建設局道路計画課長、〇〇につきましては、本日欠席されています。

続きまして、三木市都市整備部道路河川課長、〇〇様。

〇〇〇委員

道路河川課の〇〇と申します。よろしく願いします。

○事務局

続きまして、小野市地域振興部道路河川課長、〇〇様。

〇〇〇委員

小野市道路河川課の〇〇でございます。よろしくお願いします。

〇事務局

兵庫県神戸西警察署交通第一課長、〇〇様は、本日欠席です。

続きまして、兵庫県三木警察署交通課長、〇〇様。

〇〇〇委員

三木警察署交通課長の〇〇と申します。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、兵庫県小野警察署交通課長、〇〇様。

〇〇〇委員

小野警察署交通課長の〇〇です。よろしくお願いします。

〇事務局

続きまして、押部谷町連合自治協議会会長、〇〇様。

〇〇〇委員

押部谷町の〇〇です。よろしくお願いします。

〇事務局

元押部谷町連合自治協議会副会長、〇〇様。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いします。

〇事務局

元三木地区区長協議会会長、〇〇様。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いいたします。

〇事務局

元三木市区長協議会連合会会長、〇〇様。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いします。

〇事務局

続きまして、NPO法人ひょうごグリーンスタッフ理事長、〇〇様。

〇〇〇委員

〇〇です。どうぞよろしくお願いします。

〇事務局

小野市商店街理事、〇〇様。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いします。

〇事務局

神戸商工会議所常務理事、〇〇様につきましては、本日欠席です。

続きまして、三木商工会議所常議員、〇〇様。

〇〇〇委員

よろしくお願いします。

〇事務局

続きまして、小野商工会議所副会頭、〇〇様の代理で専務理事の〇〇様にお越しいただいています。

〇〇〇委員代理

小野商工会議所の〇〇でございます。今日は〇〇副会頭の代理でまいっております。よ

ろしくお願いします。

○事務局

続きまして、兵庫県立三木東高等学校総合学科推進部長、〇〇様につきましては、本日欠席されています。

続きまして、兵庫県立小野高等学校教諭、〇〇様。

〇〇〇委員

小野高校の生徒指導部長をしています〇〇です。よろしくお願いします。

○事務局

続きまして、国立大学法人神戸大学名誉教授、〇〇様。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いします。

○事務局

引き続きまして、オブザーバーとして御出席いただいておりますかたがたの御紹介をさせていただきます。

国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長、〇〇様の代理で専門官の〇〇様にお越しいただいています。

〇〇〇オブザーバー代理

〇〇の代理の〇〇と申します。よろしくお願いします。

○事務局

国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長、〇〇様。

〇〇〇オブザーバー

近畿運輸局鉄道部計画課長の〇〇でございます。どうぞよろしくお願いします。

○事務局

続きまして、国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部首席運輸企画専門官、〇〇様につきましては、本日欠席されております。

続きまして、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、〇〇様。

〇〇〇オブザーバー

神戸県民センターの〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、兵庫県北播磨県民局県民交流室長、〇〇様。

〇〇〇オブザーバー

北播磨県民局の〇〇でございます。よろしくお願いします。

○事務局

続きまして、神戸市西区総務部まちづくり課長、〇〇様。

〇〇〇オブザーバー

神戸市西区役所まちづくり課長の〇〇です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

以上で御紹介を終わります。

なお、本日の委員の出席状況といたしましては、本協議会の委員25名のうち出席は20名であり、過半数以上の出席をいただいていることから、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、3番目の議事事項に入ります。

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。

○会長

それでは、さっそく、会議次第、議事事項の議事第1号に入らせていただきます。

事務局から報告並びに説明をお願いいたします。

○事務局

失礼します。

三木市都市整備部交通政策課長の〇〇と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。議事の説明につきましては、着座にて説明させていただきます。

それでは、お手元の右上に資料1と書かれた議事1号を御覧ください。

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の策定協議及び神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の計画期間の延長について御説明いたします。

現計画であります神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画につきましては、令和3年度末をもって計画期間が終了いたします。このため、新計画となります神戸電鉄粟生線地域公共交通計画を策定していく必要がありますが、今般の新型コロナウイルスによる緊急事態宣言の発令等の影響によりまして協議が十分に進捗していないこともあり、新計画の策定協議につきましては本年度から令和4年度にかけて取り組んでいきたいと考えております。

また、切れ目のない粟生線の利用促進や支援を継続していくために、現計画と新計画との間に空白期間が生じないように現計画の計画期間の延長をすることといたします。

新しい計画の策定スケジュールですが、この後、計画策定検討部会を設置いたしまして協議を進めてまいります。2月から3月にかけては沿線人口の動態変化や公共交通網の現状などの基礎調査を実施いたします。年度が替わりまして、4月から6月にかけては令和3年度までの事業実績を取りまとめ、現計画の評価を行うとともに、新計画の骨子を検討してまいります。次に、7月から9月にかけては新計画の具体的な内容を協議いたしまして、パブリックコメント前の素案を立案してまいります。その後、10月から12月にかけてパブリックコメントを実施するとともに、最終案を立案するというスケジュールで進めてまいります。

また、現計画の計画期間の延長につきましては、令和5年3月まで1年間延長することといたしまして、新計画の策定ができれば、現計画から新計画に移行してまいりたいと考えております。

計画策定の説明につきましては以上となります。よろしくお願ひいたします。

○会長

ありがとうございました。

確認なんですが、次の計画ができるまで1年延長ということで、事務局、これはつまり法定計画であります、国土交通省のほうは問題ないということによろしいでしょうか。延長しても。

○事務局

はい。問題ないと確認しております。

○会長

ありがとうございました。

その上で、議事第1号について何か御意見、また、御要望等がありましたら挙手にてお願ひいたします。

よろしいですか。

また、ありましたら、後でもけっこうです。

ないようでしたら、この議事第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

異議なしと認めます。ありがとうございました。議事1号は承認とさせていただきます。

続きまして、報告事項に入らせていただきます。

まずは、栗生線の利用状況ということで、神戸電鉄さんのほうから御報告をお願いいたします。

〇〇〇委員

神戸電鉄、〇〇でございます。

栗生線活性化協議会の皆様には栗生線の利用促進並びに御支援等をいただきまして、誠にありがとうございます。この場をお借りして御礼申し上げます。

それでは、座って御説明させていただきます。

それでは、まず、資料2を御覧いただきたいと思います。

資料2につきましては、年間実利用者数の推移ということでグラフに示したものでございます。

2019年度につきましては、お手元の資料、うるう年ということもありまして、御利用者数は784万1,616人、前年比マイナス1.3%でございました。少し横を見ていただきますと、それまでの減少傾向といえますのがだいたい2%前後であったというふうに見ることができます。

昨年の2020年度はコロナの影響により御利用者数が595万9,231人、一気に24%減少してしまいました。目標といたしております850万人につきましては254万人の未達という状況でございます。

10年後ぐらいに迎えると思われていた栗生線の数字が、わずか1年で押し寄せてきたというふうに出ております。

今後、社会全体における新しい生活様式への転換が進んでいく中、鉄道利用者の回復につきまして、いわゆるV字回復というのは難しいのではないかと考えております。さきほどありました次期交通計画策定時には、このような社会情勢を踏まえた新しい施策というのを織り込んでいただけたらというふうを考えております。

続きまして、資料2の2ページ目をお願いいたします。

これにつきましては、2021年度の12月までの実利用者数の月別推移でございます。表の中段に記載しております対2020年度増減、これを御覧いただきますと、4月、5月には初の緊急事態宣言が発令されたことにより、御利用者数が激減いたしておりますが、2021年度は、その反動によりということで、そこの数字でいきますとプラス58.5、それから、5月にはプラス56.4となり、また、6月以降につきましては6月がプラス4.5、7月がマイナス0.6、8月がマイナス7.9ということで、プラスマイナス数パーセントの間で推移いたしております。2020年度と2021年度の全体を見ますと、ほぼ同じ、同程度かなというふうと考えております。

最近では10月以降の緊急事態宣言の解除に伴いまして、御利用者数も徐々に回復傾向にございました。ところが、皆様御承知のように、1月に入ってからオミクロン株の感染急拡大ということで、この回復傾向も鈍化し厳しい状況になっております。

ちなみに、2021年度の御利用者数につきましては2020年度比で増加するものと推測いたしておりますが、コロナ前の状態に戻るとするのは難しいと考えております。

理論上でございますが、2021年度の御利用者数につきましては、推測しますと、600万人を少し超えるぐらいかなと見込んでおります。

続きまして、3ページ目のほうを御覧いただけたらと思います。

上段の表につきましては、御利用区間並びに上記を基にした実利用者数、そして、その下に栗生線各駅における乗降の状況というのを記載いたしております。

上段の表につきましては、縦軸が乗車駅で各線別、横軸に降車駅で各線別ということで記載されておまして、例えば、乗車駅、栗生線の横の144万8,303人というのは両方、栗生線、栗生線となっておりますが、これが栗生線で乗車され栗生線で降車されたお客様の数でございます。

続きまして、同様に粟生線で乗られて有馬線で降りられるかたが84万4,312人という形でこの表が出てまいります。

トータルとしまして合計欄、一番右端でございますが、粟生線から乗車された御利用者数の合計が366万9,217人となります。

また、乗車駅のほうにつきましては、そのほかにも有馬線、三田線とございまして、有馬線で乗られて粟生線で降りられたとき、それにつきましても89万1,388人。順に下にずっと移っていただくと、各線のトータルでいきますと、合計が373万8,317人という数字になります。

その縦と横の両方を足したものから重複分を引いた595万9,231人、これが実利用者数になります。

次に、下段に移っていただきまして、粟生線各駅における乗降の状況でございます。神戸市さん、三木市さん、小野市さんの各市合計の乗降人数、それと、一番右端が乗降割合を記載いたしております。

この全体の流れにつきましてはコロナ前と大きく変わっておりません。ただ、駅別で見させていただくと、少し違いがございます。

まず、神戸市計の中段でございます木津駅を御覧いただきたいと思えます。冒頭に申しましたように、2020年度につきましては188万人の減で、マイナス24%という、表に記載している数字でございますが、繰り返しますがマイナス24%でございます。その中で木津駅の欄を右に見ていただきますと、1日当たりの人員が928人。そして、ここには記載いたしておりませんが、昨年度の値が999名ということで、999から928となりますと、マイナス7.1%、比較的減少幅が小さくなっております。これにつきましては、木津駅近くの工業団地へ勤務されているかたがりモータワーク等ではなく、実際に勤務地に行かれて勤務されているという勤務状態かなというふうには推測いたしております。

続きまして、同じように小野市さんですけれども、榎山駅がございます。榎山駅の1日当たりの御利用者数は右を御覧いただきますと370人でございます。記載しておりませんが、昨年度は460人ということで約マイナス20%となり、ほぼ平均的な減少率となっております。この駅につきましてはもともと外国人労働者の割合が多かったのですが、コロナ禍の影響で外国人のかたが入国できておらず、榎山駅の御利用者数減につながったのではないかと考えております。

榎山より2つ下の小野駅を御覧いただきたいと思えます。小野駅の御利用者数につきましては、また、右のほうに移っていただきますと、1,817人が1日当たりの御利用者数でございます。この数字も2019年度、昨年度は2,446人でございます。この比率でいきますと、マイナス25.7%となっており、平均減少率よりもやや大きく減少しております。小野駅につきましては、御承知のように小野高校生の御利用が多いわけで、一昨年4月、5月の緊急事態宣言中は学校も休校となり、小野高校生の御利用減がここに表れているものと考えております。

続きまして、4ページ目、4の2021年度4月から12月の状況でございます。

これは途中の数字でありますので、御利用区間や実利用者数につきましては割愛させていただきます。その下における粟生線各駅における乗降の状況、これについて御説明させていただきます。

神戸市、三木市さん、小野市さん、各市さんの合計の乗降割合ですが、神戸市域が46.5、三木市域が35.9、小野市域が17.6という構成比率でございます。この構成比率も特に大きく変わっておりません。

小野市域の乗降割合につきましては、2020年度の割合が16.3%、2021年度12月までですが、その割合が17.6%ということで、やや小野市域の御利用者数が増

えている状況でございます。

続きまして、5ページ目に移らせていただきます。

さきほどの4ページ目の2021年度の状況、これを対前年度の増減で表した資料でございます。

ここで、小野市域では、小野駅を御覧いただきたいと思います。昨年度の、ここでは17.4%とありますが、前年度は9.9%でございました。葉多駅につきましては一番右の増減率のところ26.2%でございましたが、昨年は0.5%。粟生駅につきましては14.7%ですが、昨年は4.8%ということで、増減率が大きく増加しております。これは、さきほど2020年度の減少で緊急事態宣言中は高校が休校でありましたので、これを受けまして2021年度は高校生が通常どおり御利用されたということで、こういう形で2020年度から2021年度は増えている状況でございます。

あと、最後のページの資料2の別紙につきまして御説明いたします。

これにつきましては、右にあるのが年月でございます。縦に、最大は70万人の利用になっております。一昨年2020年3月から徐々に御利用人数が減少し、4月、5月には第1回目の緊急事態宣言が発出されました、その後、右のほうに移っていただくと、9月、10月、これにつきましては「GoToキャンペーン」等の効果もあり、少しずつ回復してきておりました。また、11月から減少に転じ、年末年始を過ぎた頃から急激にコロナ感染症が拡大し、1月14日に第2回目の緊急事態宣言が発出されました。それ以降、まん延防止、それから、緊急事態宣言が繰り返されてきて、ようやく昨年10月以降、御利用者数も60万人に到達するまでに回復してきておりましたが、さきほど、冒頭にも申し上げましたように、1月に入ってからオミクロン株の感染急拡大によりこの回復傾向も大きく鈍化してきております。

繰り返しになりますが、今後の社会全体において新しい生活様式への転換が進んでいく中、鉄道利用者のV字回復というのはなかなか難しいというふうに考えております。

以上、資料による御説明でございます。

○会長

ありがとうございました。

それでは、ただいま神戸電鉄さんのほうから粟生線の利用状況についてありましたけれども、何か御質問等がありましたら挙手にてお願いいたします。マイクを回しますので、挙手にてお願いします。

○○さん、どうぞ。

○○○委員

すみません。兵庫県の県土企画局長、○○でございます。

さきほどの説明の中で1点確認させていただきたいのが、5ページの表の下のほうで、この表の中で対前年増減率と書かれているんですけども、さきほどの説明の中では乗降割合が増減しているという御説明だったんですけども、それでよろしいですか。

○会長

どうぞ。神戸電鉄さん、よろしく申し上げます。

○○○委員

すみません。少し表現として、まずかったかなと思っております。右のほうのやつは対前年増減率ということで、申し上げた趣旨は、檜山と粟生につきましては高校生が休校であったときから休校でなくなったということで増えたということをお伝えしたいということで、この説明をしたつもりなんですけれども、数字の扱いが少し間違っておりまして、申し訳ございません。

○会長

○○さん、どうぞ。

〇〇〇委員

鉄道の利用者数というのは、神戸電鉄粟生線だけじゃなくてJR等々におきましてもコロナ禍ということで大幅に減少している状況になっています。また、現在、オミクロン株ということで感染も拡大しておりますから、こういった状況というのは今後も注目していく必要というのがあるというふうに考えております。

また、しかしですね、アフターコロナといいますか、そういうような状況になりました場合で、鉄道利用者がコロナ前の元の状態に復することが困難であると見込まれるというふうに、次期計画でも施策が必要というふうに、ここの中で記載されているんですけども、そういった意味で、ただ単純にコロナになったからということで減ってしまうと考えるのではなくて、利用者増加に向けた取組という部分が重要なことになってくると思っています。

この活性化協議会としまして、より一層の利活用推進の施策というものは検討していく必要があると考えておりますし、また、神戸電鉄さんにおかれましても積極的な利用促進策につきまして提案、実施をお願いしたいというふうに考えております。

○会長

貴重な意見をありがとうございました。

たしかにコロナだけのせいにせずに、これから人口が減っていく、高齢化していく中でありますけれども、我々沿線の自治体も、また、事業者であります神戸電鉄も更なる利用促進を考えていくという御意見だったと思います。ありがとうございます。

これについてとか、ほかにまた御意見等がありましたら。

はい。〇〇さん、どうぞ。

〇〇〇委員

コロナで我々の生活が変わった中で、私だけかもしれませんが、要するに2次会に全然行かなくなった。早く帰ってくるというふうな形になって、夜の遅い時間の電車に全然乗らなくなったというふうな変わり方をしているんですけども、この変わり方の中で、そういう電車に昼間の時間は同じぐらい乗っているんですけども、夜がすぐ乗らなくなったとか、そういうふうな減り方なのか、時間帯のことですね、それとも、もう電車そのものに乗らなくなったのか、どっちなんだろうということも1点と、あと、この減少傾向って、親会社の阪急さんと比べても神戸電鉄は非常に減っているのか、阪急阪神さんもこれぐらい減っているのか、その辺の比較の話と、2点教えていただきたいと思います。よろしくお願いします。

○会長

はい。ありがとうございました。

神戸電鉄さん、分かる範囲でお願いします。

〇〇〇委員

まず、今、一番最初におっしゃいましたいわゆる2次会に行かなくなったという傾向につきましてなんですけれども、まず、コロナで外出されること、緊急事態も含めてなんですけれども、いろんな形で外出することが全体として下がっておるという実態の中で、現実的に御利用のところをずっと見ますと、夕方のラッシュとか、そういうときはそれなりにお客さんが乗っておられるんですけども、9時前後ぐらいになると全然乗っておられないというのは今お話しされたとおりにかなと思っています。

あと、阪急とか、阪神とかというところにつきましては、そういう意味でいきますと、都会のほうが今の状況を見ますと昨年度も大きく人の流れが変わって、減っているという状況にあります。私どものほうはそういう意味でいきますと、エッセンシャルワーカーに近い方が多いので、減っている率につきましては昨年度でも20%ぐらいかなと、年間、阪急阪神、都会のほうに行きますと35とか、場合によってはもう少し高い数字、特

に南海線につきますと大学のかたとか、あと、近鉄さんは行楽とかいろんな形のかたということで、そういう意味でいくと、大手と言われているところにつきましてはもう少し厳しい状況であったかなと。その分、今年の数字はプラスがあり、大きく減った分、増えた形になっているというような、ちょっと概要みたいな表現になるんですがそういう状況でございます。

〇〇〇委員

ありがとうございます。

〇会長

ありがとうございます。

ほかにございますでしょうか。

なければ、一旦、ここで次に進めさせていただきます。

続きまして、報告事項2から4をまとめて報告させていただきたいと思ひます。

事務局からお願いします。

〇事務局

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、報告事項2から4について御説明をさせていただきたいと思ひます。

お手元に、まず、資料3と配布資料の中に神戸電鉄粟生線活性化の取組等に対する支援に関する要望書を入れておりますので、適宜、そちらのほうも御覧いただきながら、説明のほうをさせていただきたいと思ひます。

まず、資料3ですけれども、神戸電鉄粟生線の活性化の取組等に対する支援を求めため、今年度におきましても国への要望を実施いたしました。

なお、本年度につきましては、このコロナ禍、感染拡大防止の観点から書面の送付によりまして要望を実施させていただいたというところがございます。

1の要望の主旨につきましては、前回の協議会、書面協議でございましたけれども、こちらのほうで御承認いただいたとおりでございまして、(1)コロナウイルスの影響下及びその後の新しい生活様式的环境下においても粟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、こういった項目をはじめといたしまして、御覧の5項目を要望しております。

3の要望実施日につきましては11月30日ということで、この日付で書面の要望を実施したというところがございます。

4の要望先といたしまして、別紙といたしまして、2ページ目に要望先を記載しておりますので、御覧いただけたらと思ひます。

別紙のほうの「1 国会議員」といたしまして御覧の8名のかた、それから「2 国土交通省」ということで23名のかた、こちらに対して要望をさせていただいたというところがございます。

ひとまず、資料3につきましては以上とさせていただきます、続いて、資料4のほうを説明させていただきたいと思ひます。

資料4、「おもてなしきっぷ」の販売につきましてということで、こちらにも配布資料に「おもてなしきっぷ」のパンフレットをお配りしておりますので、適宜、御覧いただけたらと思ひます。

資料4ですけれども、神戸電鉄1日乗り放題乗車券と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る「おもてなしメニュー引換券」、これがセットとなった企画乗車券「おもてなしきっぷ」の販売を実施いたしました。

本年度につきましては、映画「るろうに剣心」のロケ地となりました沿線の観光施設「あいな里山公園」を新たに加えて、更に、神戸市交通局とも連携をさせていただきまして、事業の拡充を図りました。

販売期間につきましては6月1日から11月末ということで、3の販売内容及び販売料金のところですけれども、大きく2種類の販売といたしまして、一つが神戸電鉄版、それから、もう一つが神戸市営地下鉄版ということで、神戸市営地下鉄版につきましては従来の神戸電鉄さんの1日乗車券に加えて市営地下鉄のほうも乗り放題となる券が付いているというところがございます。

この販売実績につきましては、項目として6番、販売実績として記載をしております。神戸電鉄版、それから、神戸市営地下鉄版を合わせまして、3,698枚の実績でございました。例年、だいたい2,000枚から2,500枚というところがございます、今回はこういった事業の拡充を図ったことに加えまして、それから、販売期間も6か月と長い期間を取った、こういったところが功を奏しまして販売実績が伸びていったというふうに考えております。

一旦、資料4の説明を以上とさせていただきます、資料5のほうを御覧いただけたらと思います。

資料5、神戸電鉄公認ユーチューブチャンネル「しんてつ+わんチャンネル」との連携についてということでございます。

近年盛んとなっておりますいわゆるSNSを活用した神戸電鉄関連情報の発信のため、神戸電鉄グループの神鉄コミュニケーションズ様が本年度からユーチューブチャンネルとして「しんてつ+わんチャンネル」というものを立ち上げられまして、開設したことを受けまして、本協議会としても同チャンネルと連携して、協議会事業をはじめ粟生線、粟生線沿線地域の情報を沿線地域内外に広く発信することによりまして、鉄道利用による外出機会の創出でありますとか、粟生線の利用促進のほうを図ってまいりたいというふうに考えております。

1のチャンネル名の右側にいわゆるQRコードを記しております。スマートフォン等で読み取っていただくと、このチャンネルに直接つながりますので、ぜひ御覧いただけたらと思っております。

2の情報発信内容につきましてですけれども、協議会事業をはじめ粟生線、それから、沿線地域の情報について、このチャンネル内に構成された番組の企画に沿って発信していきます。

番組の企画ということで米印として資料の下のほうに記載しておりますが、現在、4つの番組が開設されています。例えばですけれども、「しんてつ娘のサイコロ旅」というような番組でしたら、神戸電鉄親善大使のかたがサイコロを振りまして、出た目の数に応じて所持金を決めて、沿線の店舗やスポットを紹介する。こういった企画の番組になっておるんですけれども、情報発信の際にはこういった企画に合わせて、周知PRに取り組んでいくといったような取組を考えております。

なお、本年度につきましては、12月に協議会として運行しております「クリスマス装飾列車」、それから、沿線地域の飲食店等の情報発信を行っております。

2ページ目以降を御覧いただけたらと思います。

1つが今お伝えした「クリスマス装飾列車」の紹介ということで、「楽しんちゃんネル」における「クリスマス装飾列車」の情報発信というところがございます。こちら、資料としては動画の一部を抜粋したものでございますので、御了承いただけたらと思います。こういう形で「クリスマス装飾列車」の装飾内容、例えば、列車のヘッドマークであったり、車内の装飾、こういったものが飾られているかといったようなところを紹介したり、それから、下のほうですけれども、緑が丘駅周辺の洋菓子店の紹介につながるというような動画としております。

それから、もう1ページめくっていただきまして、別紙2のほうですけれども、こちらが「しんてつ娘のサイコロ旅」における西鈴蘭台駅沿線地域の情報発信というところでご

ございます。神戸電鉄親善大使のかたに御出演いただいて、西鈴蘭台駅周辺の飲食店を紹介したり、それから、粟生線のサポーターズクラブの周知PRにつなげる、そういった動画のつくりとしております。

こちらの下のほうにもQRコードを付けております、本日、御出席のかたにおかれましては、ぜひお帰りになられたら、こちらのQRコードを読み取っていただいて、一度、実際にどういった動画かなというところで御覧いただけたら幸いに思います。よろしく願いいたします。

ひとまず、駆け足ではございましたが、資料の説明とさせていただきます。

○会長

報告事項2から4まで事務局から説明がありました。

これについて何か御意見、御質問等がありますでしょうか。

なければ、私から1点、神戸電鉄さん、今、分かれば教えていただきたいんですが、このユーチューブチャンネルのアクセス数とか登録者数って、もし分かれば、分からなければ後で調べれば分かりますので、あれですが、どうですか。せっかくですので、PRしていただいたらと思ったんですが。

○○○委員

すみません。今、手元ございません。

○会長

分かりました、失礼しました。

何かございますでしょうか。

ありがとうございます。

では、この報告事項2から4についてはこれで終わらせていただきます。

議事、報告事項はこれで終わりますが、会議全体を通しまして、せっかくの機会ですので、何か御意見がありましたら挙手にてお願いいたします。

よろしいですか。

では、最後に、私の特別な指名なんですけれども、○○先生、せっかくですので、締めさせていただければと思います。

○○○委員

○○です。締めるようなことは、全然考えてなくて。コロナの影響で公共交通、電車に限らずバスも非常に大変で、乗るのが怖いという話もたくさんあるんですが、各事業者さんがよく言われているように、換気等をされているので、車内の安全性は別に危ないわけではなく、むしろ、それで自家用車に乗ったら交通事故の発生確率のほうが高いので、実はそっちのほうが危ないんですけれども、どうしてもコロナのほうが危ないと思ってしまう。そんなこともあるので、いつかこれが、オミクロンも終われば、春になれば、皆さんで電車に乗って、いろいろ楽しくまちを訪問したり、すてきな生活ができるようになればいいかなと、そういう議論をこの場でぜひやりたいなと思っています。

高校の先生とか、地域のかたがたくさん来られているこの場は非常に大切な場なので、これからもしっかりと議論させていただきたいと思います。

まとめになりますが、以上です。

○会長

突然振りまして、申し訳ありません。

なければ、事務局にマイクを返しますが、せっかくの機会ですので、高校の先生とかありましたけれども、指名するつもりはありませんが、学校の先生、よろしいですか。

○○○委員

すみません。小野駅はうちの生徒と小野工業さんとで、小野高校と小野工業さんは登校時間も若干ずらしたりとか、下校時間もずらしたりして利用させてもらっているんです

が、どうしても一気に生徒が集まっている状況、朝と夕方に関しては一気に集まっています、昼間に関しては今度は生徒はその電車に合わせて行動しないといけないという状況で、どうしようもないんですが、それでなんとか必要なときに本数を増やしてほしいとかということもなかなかできないですし、高校というのは6時間授業があるときもあれば、定期考査で午前中で終わったりとか、あるいは、行事で、変則で、中には本当に1時間ぐらい待ってという形のところもあったりするんですが、高校生らはもうそれしか交通手段がないような状況になっていますので、ぜひとも活性化して行って、ずっと粟生線が存続して行って、どんどんいい状態ができればなというふうに思っていて、また、非常に近隣の乗っているかたから苦情も多いのが実態で、朝に駅のほうに行って、いろいろと生徒の様子を見たりとかしている状況なので、いろいろ迷惑をかけている部分もあるかもしれないんですけども、そういうときにはまた学校のほうにも言っていただいて、いろんな形で地域の活性化ができればというふうにも思いますので、いろいろと御協力をお願いできたらというふうに思います。

すみません。あまりコメントを言えてないかもしれないんですけども、この先、本数が減るというふうな話も出ていて、学校としてはいろいろと不安に感じている部分もありますので、高校生子どもたちが不便を感じないようにできたらなというふうに思っています。

○会長

突然にもかかわりませず、貴重な意見をお伺いさせていただきまして、ありがとうございます。

この粟生線は言うまでもなく、小野、小野工業、そして、三木、三木東、三木北という沿線に高校を抱えておりますので、先生がおっしゃることはそのとおりだと思います。我々沿線3市もこれからの存続に向けて当然取り組んでまいりますし、神戸電鉄さんにおかれましてもきっちり、厳しい中ではありますが、取り組んでいただけたと思いますので、また、よろしく願いいたします。

なければ、マイクを事務局に返しますが、よろしいでしょうか。

○○先生、突然、すみませんでした。

では、事務局にマイクをお返しします。

○事務局

仲田会長におかれましては協議進行に携わっていただきまして、誠にありがとうございました。

委員の皆様におかれましては、今後とも粟生線沿線地域の活性化への取組など、何とぞ御協力をよろしくお願いいたします。

それでは、これをもちまして第45回神戸電鉄粟生線活性化協議会を閉会いたします。

本日は誠にありがとうございました。

すみません。最後に、次回の会議を御報告させていただきます。

次回の協議会の開催につきましては、5月から6月頃を予定しております。何かと御多忙のところ恐縮ではありますが、また、御案内させていただきました折には御参集を賜りますよう、よろしくお願いいたします。

ありがとうございました。