

第48回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：令和4年12月27日（火）

午後3時10分～午後4時25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48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の●●でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

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を申し上げます。

○仲田会長

皆さん、こんにちは。年度末のお忙しい中、活性化協議会ということでお集ま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。

本年度、これが3回目の協議会となります。今日は、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画案に関するパブリックコメントをさせていただいた結果を御報告し、この計画の策定について御審議をいただく会となっておりますので、よろしくお願いいたします。

本日、策定をいたしましたら、5年間の計画ということになりますので、御承認いただいた場合は、令和9年度までの計画となりますので、よろしくお願いいたします。

本年度の協議会、今日で3回目となりますが、この計画策定について重点的に協議をしてきたところであります。少し振り返ってみますと、この新たな公共交通計画につきましては、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律が令和2年度に改正され、地域公共交通計画の策定が努力義務化されたことを受けまして、現計画、今の計画の名称は神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画という名前ですが、この現計画の計画期間が満了となる今のタイミングで、法改正の趣旨を踏まえて新たに策定をするものであります。

今度の新しい計画におきましては、粟生線、路線バスなどの地域の輸送資源を総動員しつつ、観光等との連携も深めながら公共交通を中心としたまちづくりを推進することが求められておまして、新たな計画は沿線地域の公共交通にとって言えばマスタープランとして位置付けられるものでございます。新しい計画を策定し、法で定めたいわゆる法定協議会でありますこの協議会で、計画の進行管理をしっかりと行うことにより、沿線3市をはじめ国、県、交通事業者、地域住民などの関係者が一体となって粟生線を支援していく体制が構築できるものと考えております。

今日は、その計画案の最終案についての協議となりますので、しっかり御審議をしていただいた上で計画を策定し、その計画に基づく事業に取り組んでいく所存でございますので、どうぞよろしくお願いいたします。

なお、余談になりますが、三木市におきましては毎年12月に本年の三木市政の10大ニュースを取り上げさせていただきます。本年につきましては、三木駅舎の完成、また、三木駅前広場の完成も10大ニュースとして上げさせていただきます。本当に多くのかたがたの思いの詰まった駅舎が再建できました。今後、引き続き粟生線の利用促進を皆様ととともに図ってまいりたいと思っておりますので、どうか最後までよろしくお願いいたします。少し今日の経緯もお話しさせていただいた上での挨拶とさせていただきます。どうぞ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、会議次第2、委員紹介に入らせていただきます。お手元の配布資料のうち、一番後ろになります。協議会規約の4ページ目、別表1を御覧ください。この冊子の一番後ろにあります。名簿が載せてあります。こちらの名簿に朱書きで記載しております小野商工会議所の●●委員におかれましては、会頭に御就任されておりますので御紹介させていただきます。

また、本日の委員の出席状況につきまして御報告いたします。

神戸市建設局道路計画課長 ●●様、兵庫県三木警察署交通課長 ●●様、元三木市区長協議会連合会会長 ●●様、神戸商工会議所常務理事 ●●様、三木商工会議所副会頭 ●●様、兵庫県立小野高等学校生徒指導部長 ●●様につきましては、御欠席とお聞きしておりますので御報告します。

また、小野商工会議所会頭 ●●様の代理として専務理事 ●●様に御出席をいただいております。

続きまして、兵庫県小野警察署交通課長の●●様については今のところお見えになっていない状況でございます。

続きまして、オブザーバーとしまして、皆様の御出席状況につきまして御報告いたします。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 ●●様につきましては御欠席とお聞きしております。国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長 ●●様の代理として地域交通調整係長 ●●様、国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長 ●●様の代理として計画財務係長 ●●様に御出席いただいております。

つきましては、本日の委員の出席者数は現在のところ18名であり、本協議会の委員25名のうち過半数以上の出席をいただいているため、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、会議次第3、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。

仲田会長、よろしくお願ひいたします。

○仲田会長

それでは早速ですが、議事事項の議事1号、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画案に関するパブリックコメントの実施結果について、まずは事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

皆さん、こんにちは。三木市都市整備部交通政策課の●●と申します。私から議事事項について説明をさせていただきます。

まず、本日の資料でございますが、資料1、資料2が議事事項、いわゆる計画の資料になっております。非常に大部な作りとなっておりまして、黒いクリップで留めてあるかと思ひます。それ以降、報告事項の資料、それから配付資料については緑色の紙を入れていまして、そちらでまとめてお手元にお配りしておりますので、よろしくお願ひいたします。

そうしますと資料1に入りますが、説明の中で資料2のほうに計画の概要版と計画の本編、それから参考資料を付けており、こちらに触れることがありますので、併せて、お手元に御準備いただきたいと思います。

そうしますと資料1、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画案に関するパブリックコメントの実施結果についてであります。

実施期間といたしまして、令和4年10月3日から11月2日までの31日間。

実施主体といたしまして、計画の策定主体であります神戸市、三木市及び小野市でパ

ブリックコメントを実施したということになります。

公表した資料につきましては、御覧のとおりでございます。

資料の公表に先立ちまして、前回の協議会から修正した点がございましたので御報告させていただくとともに、おさらいの意味も含めまして、計画の大きな骨子についてこの場であらためて簡単に御説明させていただきたいと思っております。

資料2に付けております計画案の概要版を御覧いただきたいと思っております。

前回の協議会でパブリックコメントに当たって計画の概要版を作ったほうがいいのではないかといたった御意見をいただいております、パブリックコメントまでに作成して公表したということになります。

概要版の大きな作りでございますけれども、1ページ目、計画策定の目的、計画の区域、期間、それから地域の交通の課題の整理を書き留めております。

見開きとなっておりますので、資料を開いていただけたらと思っております。こちらを開いていただくと、左側に5とありまして、計画の目標・理念及び基本方針であります。目標・理念につきましては御覧のとおりです。

基本方針につきましては、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・確保をはじめ、大きく3つを打ち立てているところであります。

右側に目を移していただきまして、6、主な施策及び事業でありまして、3つの基本方針の中にそれぞれ事業を落とし込んでおりまして、例えば基本方針1でしたら、①鉄道施設の更新・改良といった具合になっております。

数値目標の設定につきましては、今御覧のページをもう一枚めくっていただきまして、概要版の最終ページに当たりますけれども、こちらが数値目標です。こちら、全部で11項目について、それぞれ基本方針ごとに目標を設定したということでありました。こちらが概要版という形で計画の骨子をまとめたものになります。

この続きになりますが、計画本編、全部で120ページにわたる非常に大部な作りとなっておりますが、こちらをお手元に御用意いただきたいと思っております。

こちらのページで言いますと、99ページでございます。

さきほど大きな計画の骨子について御案内させていただいたところでありますが、計画の具体的な中身については、こちらの99ページ以降から詳細な記載が始まる作りとなっております。

1ページめくっていただくと101ページになっておりますが、A3横長で見開きになっておりまして、計画の基本方針ごとに取組事例ということで詳細に項目を抽出しております。

一番右側、赤い色の文字が書いてありますのが、今回の計画でいうと、新規的な事業であったり、それから内容を発展的に継続していくといったものを書いております。

A3の次のページを開いていただきますと、基本方針ごとに具体的な取組をひとつひとつ説明を加えていくということで、それぞれ基本方針ごとに細かな事業を説明しているところであります。

それから、少しページが飛びますが、115ページでございます。

115ページが第9章で、達成状況の評価及び推進体制であります。こちらに数値目標の表を入れております。実は前回の協議会の資料では、ここに令和元年の数値が参考値ということで挿入してあったのですがけれども、前回の協議会で御意見をいただいております、そちらの記載は省略しております。

したがって、こちらの数値目標の表については、令和3年の現況値と令和9年の目標値を入れているということでございます。

少し駆け足ではありますが、大きな計画のおさらいという意味で、以上、振り返らせていただきました。

そういたしますと資料1に戻っていただきまして、パブリックコメントの内容について話を進めていきたいと思っております。

資料1の4、意見提出者数及び意見件数とあります。神戸、三木、小野で合わせまして意見提出者数としては11人。それぞれお一人のかたから複数の御意見をいただいた場合もありますので、意見件数としては合計で20件になります。

具体的なパブリックコメントの内容について見ていきたいと思っております。

資料1に別紙を付けておりまして、A3縦長のホチキス留めをした資料を御準備いただきたいと思っております。

資料1の別紙でございませけれども、神戸、三木、小野、3市でパブリックコメントを実施した関係で、1ページ目と2ページ目が神戸市様のパブリックコメントの内容、3ページ目、4ページ目が三木市の内容、それから5ページ目につきましては小野市様の内容になっております。

今回、全てひとつひとつ確認したいところではありますが、時間の限りもありますので、いくつか抽出、ピックアップをして御案内したいと思っております。

また、会議の進行の都合上、神戸市様、三木市、小野市様、全て事務局から御案内させていただきますので、失礼いたします。

資料の1ページ目、左側に整理番号を振っておりますので、この番号でいうと2番を御覧いただきたいと思っております。

なお、お一人のかたで複数意見があった場合に点線で区切っておりますので、表の見方としてはそういうふうにしております。

2番ですけれども、冒頭、私は鉄道であることそのものを観光資源にすべきであるというふうに考えますという書き出しから始まっております、具体的な御提案の内容としてはSL型のディーゼル機関車を導入してはどうかといった御意見でございます。

右側に、市の考え方ということでまとめております。計画の「観光との連携」や「利用のきっかけとなる乗車イベントの実施」に記載しているとおり、観光やイベントと連携した公共交通の利用促進に取り組んでまいります。ただ、SLの導入については、神戸電鉄の車両とSLやディーゼルの車両では、幅や長さが異なるということでありまして、神戸電鉄の各駅に進入できないだけでなく、ディーゼルの場合でありましたら栗生線の急勾配を走行することができないなど、規格や機能など物理的な課題があるということで、導入は困難であるというように考えているということでもあります。

ただ、観光列車の運行でありますとか、クラウドファンディングでの資金調達といったような記載もありましたが、こちらについては、いただいた御意見を参考とさせていただきますといった内容としております。

続きまして、番号が飛びますが、4番を御覧いただきたいと思っております。

神戸電鉄のことを知らないという人が多いのではないかと書いた書き出しから始まっております、神戸電鉄のことを知ってもらえるようなユーチューブの宣伝とか、神戸電鉄のことを知ってもらえるようなイベントをしてはどうかといった御意見であります。

市の考え方として、この計画にも「栗生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進」という項目がありまして、情報発信の強化やイベントにおける公共交通の利用喚起もうたっております。引き続き、栗生線の周知PRに努めてまいります。いただいた御意見は参考とさせていただきますといった締めくくりとしております。

1ページめくっていただきまして、2ページ目になりますけれども、一番上の番号7

番です。高齢化で車椅子等の使用機会が増えることに対する対応策が必要ではないかという御意見でございます。

考え方といたしまして、計画にも「徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備」でありますとか「駅・駅前空間のバリアフリー化」といったところも記載しておりますとおり、駅・駅前空間及びアクセス環境の快適性の向上に取り組んでまいりますということです。

神戸電鉄様におかれましては、車椅子利用者が安全に乗車いただけるように、係員が不在の駅を御利用の場合、事前に最寄りのセンター駅に介助の御連絡をいただきますと、御利用の乗車駅に係員が派遣されてくるということでもありますので、そのあたりも説明させていただいております。

それから、続く8番ですけれども、神戸電鉄に乗ってみると沿線の歴史と見るべきスポットを多く発見しました。特に、三木や小野は歴史に富んでいるということを感じましたということでもあります。

神戸電鉄様のハイキングに参加されたということですが、山陽電鉄様のハイキングもありまして、そちらの日程と競合しないような取組、計画にしてほしいといった御意見でありました。

これに対しまして、計画の中にも「交通事業者が主体となって開催する各種イベントの充実」を挙げておりまして、神鉄ハイキングなど、いろんなイベントを実施していくということでもあります。

また、神鉄ハイキングについては、コロナ禍以前で年間100回以上開催しているようなイベントでございます。日程やコースなど多種多様なメニューで設定されているということで、更に魅力的なイベントの開催に向けて、御利用しやすさ、分かりやすさの向上に努めるよう神戸電鉄様にも促してまいりたい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、今度は三木市のパブリックコメントの内容になります。

三木市でいきますと、まず、番号3番を御覧いただきたいと思います。観光客等で利用客を増やしていくべきだということで、具体的な御提案として電車自体をコンサート電車あるいはカラオケの電車にするというのも面白いのではないかと。また、単発のイベントではなくて、固定化させていくようにしていったらどうかといった御意見でございます。

これに対して、右側、市の考え方でもありますけれども、こちらにも計画に記載しておりますとおり、地域のイベント等との連携、交通事業者や協議会が主体となったイベントの開催ということで、利用促進を図ってまいります。これまで協議会で行ってきたイベントの中にも、例えばですけれども、「山田錦まつり号で『山田錦まつり』へGO!!」で貸切列車を運行しておりました。車内に畳を敷き詰めまして、お座敷列車ということで模様替えをして、日本酒を車内で味わいながらプロのアーティストの演奏を楽しむことでもありますとか、神戸電鉄様のほうでディスコトレインをやっておられます。音楽や踊りを楽しむ特別列車といったもので、音楽や飲食を楽しむ魅力あるイベントをこれまでも実施してまいりました。コロナ禍でここ近年ではなかなか開催できていないですけれども、今までこういった取組をやってきました。

また、七夕列車、クリスマス装飾列車、季節のイベント列車として定着してきているということで、このあたりの説明、PRをさせていただいています。いただいた御意見を参考としながら、取り組んでまいりたいと思っております。

下のほうに目を移していただきまして、6番ですけれども、沿線にはサイクリングを楽しめるルートが多くあります。ぜひ自転車ごと乗車できるようになれば、乗客も増え、

地域も活性化するのではないのでしょうかといった御意見であります。これについて、計画に「サイクリングとの連携」を今回新規事業として設けております。自転車ごと乗車できるイベント列車、サイクルトレインの運行などを通じて、鉄道と自転車の利用を組み合わせた移動ニーズの掘り起こしを図ってまいります。後ほど報告事項でもありますが、今年度、サイクルトレインをやっております。また、後ほど御報告させていただきます。

通常の営業列車への自転車の持込みについては、移動ニーズのみならず自転車の円滑な乗降、自転車を持ち込む利用者や他の利用者の安全性の確保、混雑時の対応方法など多くの課題があります。それらを総合的に勘案して検討してまいりたいと考えております。

その下の7番でございますが、冒頭の書き出しで、鉄道の魅力がないということではないかということでもあります。その中で例えばですけれども、4両のところを2両、1両と短編成にしまして、1時間当たりの本数を増やすといった取組はどうかということでもあります。

これにつきまして、御提案くださった取組ですが、短編成にした場合には、その当該車両をラッシュ時間帯には運用しにくいこともあります。それから、1時間当たりの本数を増やした場合には、増便に見合うほど利用者数の増加につながらないおそれがあるといったことが考えられます。現時点においては取組予定はありませんが、いただいた御意見を参考としながら、計画の中には「適正な運行形態・持続可能な運営形態の検討」と記載している項目があります。こちらに記載のとおり、利用実態に即した適正な運行形態を検討してまいりたいということでもあります。

また、意見の中に、快適性といったキーワードがありました。こちらに関しましては、快適に御乗車いただけるよう工夫を凝らした新型車両の導入や駅的美装化などの取組により快適性の向上を図りまして、栗生線の魅力につなげていきたいと考えております。

1 ページめくっていただけますでしょうか。

一番上の8番でございます。計画をお読みいただきまして、この計画を策定したという目的に十分共感できましたということでもあります。また、地域住民として、将来への夢と希望につながる文言に感動すら覚えましたということでもあります。でも、しかしながらということで、本計画を実施し、数値目標の達成に結びつけることこそ最も重要であると考えますということでもあります。

これについて、本計画の趣旨を御理解くださり誠にありがとうございますということで、御意見いただいたとおり、数値目標の達成に向け、各種施策に取り組んでまいりますということで締めくくらせていただいております。

1 ページめくっていただきまして、小野市様のパブリックコメントの内容になります。

小野市様に寄せられたパブリックコメントということで、計画案の取り組むべき事業一覧、これはさきほどの計画の101ページのことですけれども、これに全く目新しい事業はありませんという書き出しであります。中身を見ていくと、廃線からの再生というキーワードが入っておりまして、廃線、分社化、上下分離導入化の試算を進めてはどうかといった内容であります。

これについて市の考え方ではありますが、まず、取り組むべき事業一覧に目新しい事業がないといった御意見に対しましては、計画の中に徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備でありますとか、サイクリングとの連携など、新規性のある事業を記載しております。また、駅的美装化、パーク・アンド・ライドの利用促進といったように、内容を発展させていくというように打ち出しているものもあります。そのあたりは御理解をいただきたいということでもあります。

なお、本計画の地道な取組を着実に積み上げる中で、更に新たな取組の検討が必要だ

となった場合には、いただいた御意見を参考とさせていただきますということで、貴重な意見をいただき、ありがとうございましたということで、締めくくっておられるということでもあります。

パブリックコメントについては、以上のような概要でございまして、計画そのものをパブリックコメントによって修正する点はないというように考えておりますが、いただいた意見を今後の計画の推進の中でしっかり活かしていきたいと考えております。

以上です。

○仲田会長

説明ありがとうございました。

合計11人から20件のコメントをいただいているところでございます。パブリックコメントを実施させていただきましたが、何か御意見か御質問等ありましたら、挙手にてお願いをいたします。

ないようでしたら、議事1号について御承認いただけますでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○仲田会長

ありがとうございます。

議事1号は承認されましたので、続きまして、議事2号、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の策定についてということで、これも事務局からまずは説明をお願いします。

○事務局

お手元に資料2を御準備いただきたいと思います。

議事2号、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の策定についてであります。策定する計画については、さきほども御覧いただいた計画本編のとおりでございます。これまでの協議会、また、本日もさきほどおさらいさせていただいた関係で、逐一の確認は割愛させていただきます。

計画策定の目的ということで触れておりますけれども、地域の基幹交通である粟生線をはじめとした地域公共交通の維持・活性化のため、これまでも計画を策定し継続的に事業に取り組んでまいりました。また、令和2年度、地域公共交通活性化再生法の改正もありました。新たな法定計画として、一つのマスタープランとしての役割を果たす地域公共交通計画の作成、これが努力義務化されたという経緯、また、まちづくりや観光振興等の地域戦略との一体性の確保なども求められています。

こういった状況を受けまして、粟生線沿線地域におきまして、引き続き、地域の基幹交通である粟生線を維持するとともに、粟生線、路線バス、コミュニティバス等の地域の輸送資源を総動員して公共交通を中心としたまちづくりを推進するというので、この神戸電鉄粟生線地域公共交通計画を策定するというのであります。

策定主体など、2以降は記載のとおりであります。

計画の対象期間については、計画策定時から令和9年度末までということでありまして、裏面を御覧いただきたいと思います。

8の協議経緯ということでもまとめておりますけれども、本年1月31日、第45回の協議会を皮切りに、本協議会を本日も含めて全4回、それから、この協議会の下部組織といたしまして神戸電鉄粟生線地域公共交通計画素案検討部会を立ち上げて協議をしております。こちらについては、全5回。また、10月からパブリックコメントも実施しました。以上のような協議経緯であります。

以上をもって、計画につきましては策定といたしたく考えておりますので、御審議の

ほどよろしくお願いいたします。

以上です。

○仲田会長

説明ありがとうございました。ここで何かせつかくの機会ですので、御意見、御質問等がありましたら、挙手にてお願いいたします。

どうぞ、●●委員。

○●●委員

すみません。せつくなので教えてほしいことがあります。パブコメの中でも、数値目標の達成が大切ですよということ、取り組んでまいりますということがあったのですが、本編の115ページにある数値目標の考え方を教えてほしいです。

例えば、基本方針の2で、バスと鉄道の待ち時間、5分が現況で、目標も5分ということは何もしないということなのか。どのように理解したらいいのかなということがよく分からなかった。指標①-3、観光地と鉄道を結ぶ待ち時間も現況5分、目標5分なので、よく分からないなど。それと、同じように基本方針1のところで、支援の充当率を数値目標に上げているその心がよく分からないというか、充当率なので、補助で決まっているその率を目標に上げることは違和感があります。そのあたりの考え方がどうなっているのかなということを教えていただければありがたいと思います。

○仲田会長

以上3点について、事務局、お願いします。

○事務局

御意見ありがとうございます。さきほど御意見いただきました基本方針2の中の数値目標の中に、一つは企業用地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間、それから観光地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間です。こちら、現況値5分で、目標値としても5分をキープするといった目標にしております。

数値目標の設定の際にも御案内したところではあるのですが、ダイヤ改正の際に鉄道とバスの待ち時間が大きく伸びたといったこれまでの取組の結果がありました。ですので、鉄道ダイヤ改正とかバスのダイヤ改正がある際にも、こちらの待ち時間がこれ以上は延びないようにしていくといった趣旨であります。

また、現況値5分ということ、あまりにもこれを極端に短縮してしまいますと、バスが例えば若干遅れたときとか、そういったときに鉄道に乗車できないようなケースも想定されるもので、ある程度乗継ぎの時間を含めた上で、5分程度は確保すべきではないかといった視点もあって、現況値5分、それから目標値もこれ以上は延ばさないという意味での5分ということしております。

それから、基本方針1、さきほど御意見いただいた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あります。こちらの目標設定の背景にありますのが、今回、この計画では財政的な指標についても目標値に取り込むべきということで、これは法律が改正された関係で、この地域公共交通計画はそういう財政的な指標も盛り込んでいこうといったことがベースにあります。その上で、支援の充当率を目標設定とさせていただきます。こちらの考え方でいいますと、神戸電鉄様の設備投資に対して行政が支援をするのですが、その設備投資の額は毎年一定ではなく、多い年もあれば少ない年もあるということで波があります。これに対して投資額の多い少ないにかかわらず、行政側としては3割以上を安定的に支援していくといったことを目標としておりまして、こういう目標値の設定にさせていただいているところであります。ひとまず、いかがでしょうか。

○仲田会長
どうぞ。

○●●委員

分かりました。バスの待ち時間をこれ以上増やさないという思いでやっているということはよく分かります。

充当率のことでいうと、後ろの裏のページの注意書きを見ると、補助金における補助対象事業費に対する負担割合みたいなことだと。何か神戸電鉄さんが車両の更新とかをやられたものに対して3割くらい兵庫県なり沿線市が持ちましようということだと思うのですけれども、それだったら注意書きの書き方に違和感があります。補助金における負担割合というのと何か違うのかといった雰囲気があるのですが、全体の投資された分の中で3割以上は県なりあるいは市が支援していくという形で考えるということなので、それについては分かりました。

○仲田会長

ありがとうございました。

他に御質問、御意見等ございましたら、よろしく願いいたします。

どうぞ。●●委員。

○●●委員

神戸市の●●でございます。よろしく願いいたします。

神戸市では、今回の計画策定に向けまして、関係する市会議員にも個別に説明に参りまして、その辺を受けて委員会の場でも、いわゆる質問とか発言がございましたので、紹介させていただきたいと思えます。

計画そのものを変えるということではないですけれども、実施に当たってはこんなことを考えてほしい、そういう内容でございまして、具体的に申し上げますと、木津駅、複合産業団地の最寄り駅ということですが、こちらの利便性をやはり向上させて、通勤の足として使っていただけるような拠点にしていくべきではないかというものでござい

ます。
具体的な取組の例として挙げられたのが、現在、バスが何便か走ってはいるのですけれども、その便がやはり朝、夕に限定されているということで、通勤の実態というか、ニーズと合っているかどうかと。そういったところも合っていない可能性があるのではないかと。例えば、午前、午後のシフト勤務であったりとか、フレックスタイムを活用されていたりとか、そういったニーズにも対応できるような手段、例えば自転車を上手に活用するとか、そういったことも考えてはどうかといった御提案がございました。

これも発言の中にもあったのですけれども、このような神戸電鉄を通勤の足として使っていただくための取組というのは、1つは、鉄道事業者としてより積極的に検討いただきたいと考えておりまして、これまでもさまざまな取組を行っていただいていますけれども、次のステップとして計画に書いてあることの具体化に向けて、その取組の検討をぜひお願いしたいと考えております。

もちろん神戸電鉄さんだけでということではなくて、市としてもその産業団地の進出企業の皆さんに通勤実態のヒアリングを行っていくとか、どんなことができるかを市としても当然模索しまして、木津駅が通勤の拠点となっていくための取組について、神戸電鉄さんと一緒に検討していきたいと思えますので、ぜひ幅広い御意見、御提案をお願いできたらと思っております。よろしく願いいたします。

○仲田会長

ありがとうございます。

その市会議員さん、頭の中に今浮かんでおりますけれども、よく分かっております。もし神戸電鉄さん、御意見ありましたら、どうぞ。

●●専務、どうぞ。

○●●委員

すみません。神戸電鉄です。

今おっしゃっていただいたように、木津駅の利用者について、最近は本当に工業団地の人が増えてきているのは事実であって、その中で車利用が多いこともやはり一つの課題ということがあります。

ただ、今おっしゃっていただいたように、我々も利用者を増やしていくことが最重要課題と思いますし、我々鉄道がいろいろな形で検討したりとか、進めてきたりとか、駅前もいろいろな形で駐輪とか、いろいろなことがあるかと思います。このあたりにつきましては神戸市さんと一緒になって検討を進めていけたらと思っていますので、よろしく願いいたします。

○仲田会長

ありがとうございます。

議員さんからも貴重な提案がありました。

ほかに御質問、御意見等ございましたら、挙手にてお願いいたします。まずは、この辺でよろしいですかね。

では、質問がないようでしたら、議事2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2号につきましても承認をされました。

新しい計画に基づきまして、今後、各事業を着実に推進し、粟生線をはじめとした公共交通の維持、活性化に取り組んでまいりたいと考えるので、今日お越しの皆様がた、引き続きどうぞよろしくお願いをいたします。

では、続きまして、報告事項に入ります。

まず、1番、粟生線の利用状況についてということで、神戸電鉄さんから御報告をお願いします。

○●●委員

それでは、資料3の1ページ目を御覧ください。

2022年度の4月から11月の月別の実利用者数の推移でございます。前回は7月までの数値を御説明させていただきましたが、今回はプラス8月から11月の部分の数値を追記しております。

表の下にコメントを書かせていただいておりますので、そこを読み上げさせていただきます。8、9月は前年度の同時期にまん延防止等重点措置あるいは緊急事態宣言が発令されていたことにより、前年度比で反動増となっております。まだこの時期はお出かけが多いこともありまして、そういう意味での低調だったため、コロナ前の2019年と比べると、やはり大きく減少しているというのが数値上に出ています。

数値で見ますと、8月で19.5%、9月で18.1%という状況でございます。

2022年11月については、皆様、御承知のとおり第8波の感染拡大もあり、2022年度に入って初めて対前年度のマイナスとなりました。

11月まで累計での対2019年度比はマイナス16.6%となっており、前回会議で提出しました7月までの累計での対前年度比と変わらず、回復基調に頭打ちの感が出て

おり、依然として厳しい状況が続いているという状況でございます。

続きまして、資料3の2ページ目を御覧ください。

下の表の右端の欄でございますが、各市さんごとに構成比率を記載いたしております。7月までの累計値との構成比率とは大きく変わっておりません。神戸市さんが7月までは46.1%、今回が46.3%。三木市さんが7月までは36.6%、今回が36.5%、小野市さんが7月までは17.3%、現在は17.2%という状況でございます。

続きまして、めくっていただきまして、資料3の3ページ目を御覧ください。

2021年度と比較した増減表になっております。下段の右端が各駅の増減率となりますが、大きな流れは前回の会議で申し上げたとおり、7月までとほぼ変わっておりません。前回の会議でも御説明いたしまして、重複となりますが、神戸市さんの中段の木津駅がプラス9.0%、これにつきましては6月にサントリーレディスオープンがございまして、3年ぶりにギャラリーを入れての開催ということで大きく増加しております。サントリーレディスの期間中は18,000人の乗降があったということでございます。

次に、三木駅も増加しております。プラス13.1%、中段下でございます。これにつきましては、コロナからの回復もありますが、2022年3月に三木駅舎が新しくなったことなどにより、人流が増加したのではないかと推測いたしております。

下段にいけますと榎山駅がございまして、増減率がマイナス6.3%となっております。この駅につきましては、ほかの駅と比べまして、もともと外国人労働者の御利用割合が高かったということで、コロナもございまして、コロナ以前のように外国人労働者のかたが入国できておらず、御利用者が大幅に減少したと見ているところでございます。

最後に、資料3の別紙を御覧ください。

2020年1月から2022年11月までの粟生線実利用者数の推移を表しております。下に赤字で緊急事態宣言、青字の括弧でまん延防止措置等ございまして、なんらかの形で発令されますと、お客様が減るという状況でございます。

第8波につきましては、具体的にどのあたりが第8波に入ったということは明確になっておりませんが、2022年11月は対前年度比に比べてもマイナスに陥っております。そういう意味では、第8波の影響を受けたものと推察をいたしております。

私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す。

ただいまの報告について、何か御質問、御意見等がございましたら、挙手にてお願いいたします。

では、進めさせていただきます。また後ほどありましたら、またそのときにお伺いをしたいと思います。

それでは、次に移ります。

国への要望の実施についてということで、事務局から報告願います。

○事務局

お手元に資料4を御準備いただきたいと思います。

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の実施ということで、前回の協議会で要望内容について協議いただきました。それをもちまして、本年度も要望活動をしておりますので、御報告させていただきます。

要望の趣旨といたしましては、(1)として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のほか全5項目であります。

要望者といたしまして、神戸電鉄粟生線活性化協議会での要望ということでありまして、実際に仲田会長、小林副会長、白井委員、今後委員代理に要望活動をいただいておりますので、御報告させていただきます。

要望実施日といたしましては、10月3日の月曜日。

実際に面会いただいたかたにつきましては、藤井国土交通省国土交通事務次官、上原鉄道局長、財務省主計局の谷口主査、藤井衆議院議員、加田参議院議員に御面会させていただいております。

1ページめくっていただきまして、その他要望先ということで、要望書の書面をもって要望させていただいたかたについては御覧のとおりであります。

最終ページに、要望活動時の写真を掲載しておりますので、御覧いただけたらと思います。

資料の説明は、以上です。

○仲田会長

国への要望の実施について、事務局から報告させていただきました。何かあれば挙手にてお願いいたします。よろしいですかね。

では、続きまして、報告事項3番、資料5から資料10について、まとめて事務局から報告をさせていただきたいと思っております。

○事務局

続きまして、資料5から資料10まで、続けて御報告させていただきたいと思っております。

まず、資料5、神鉄トレインフェスティバル2022の開催についてであります。

新型コロナの影響で、これまで開催を見合わせてまいりました神鉄トレインフェスティバルでございますが、3年ぶりに開催をいたしました。

開催日は10月16日の日曜日。今回はコロナ禍の感染防止対策の観点から午前及び午後の2部制といたしまして、定員を設けて事前申込制という形を取っております。

開催場所については、神戸電鉄鈴蘭台車庫です。

開催の内容ですけれども、特別列車の運行、わくわく洗車体験などのイベントのほか、粟生線活性化協議会ブースということで、缶バッジの塗り絵等の取組を実施しております。

また、オリジナルグッズ販売ということで、本年度、粟生線全線開業70周年の年に当たりますので、記念グッズの販売も行っております。

米印で入れておりますけれども、本イベントと同日開催の神戸市交通局様、それから大丸須磨店様のイベントとのコラボレーション企画ということで、各会場を巡るスタンプラリーも開催をしております。

参加者数については、午前、午後の合計で1,434人でありました。

裏になりますけれども、2ページ目、3ページ目ということで、当日の様子も載せております。

当日は開場前からたくさんのかたが並んでおられまして、ちびっこ運転室記念撮影など子どもさんが喜ぶようなイベントを多数開催しました。

また、協議会ブース、御覧のページの下の方ですけれども、缶バッジの塗り絵を子どもさんにしていただいて、その塗った台紙をその場で缶バッジに作り上げてお渡しするという取組をしております。

また、最終ページになりますけれども、神鉄オリジナルグッズの販売等の取組も実施しておりますので、御紹介させていただきました。

続きまして、資料6を御覧いただきたいと思います。

粟生線全線開業70周年粟生線スタンプラリーの開催についてということで、70周

年を周知PRするとともに、鉄道及びバスの利用促進のためスタンプラリーを開催しているところでもあります。

開催の期間といたしましては、11月1日から年明け1月31日までです

開催の内容といたしまして、ラリーポイントについては、アの粟生線の所定の駅6か所、イの観光施設6か所です。

応募条件につきましては、粟生線の所定の駅6か所のうちの1か所、それから、観光施設6か所のうちの1か所、合計2か所のスタンプを押されたかたに対しまして、70周年にかけまして70名に神戸電鉄1日フリーパス券を贈呈するといった内容です。

それから、観光施設の中にはバスでアクセスいただける施設を入れております。そういったバスへの乗継ぎによりアクセスできる観光施設のスタンプを押されたかたについては、抽選で7名に沿線3市にちなんだ商品ということで、温泉施設の入浴券等を贈呈するというようにしております。

応募状況につきまして、12月9日時点ですけれども、今のところ249人のかたに応募いただいております。

裏側を御覧いただきたいと思っております。

249人の内訳を入れております。

また、5、その他としておりますが、イベントの周知PRに当たりましては、チラシやポスターの掲出だけでなく、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」で周知PR動画を掲載しているところでもあります。

お手元にスタンプラリーのチラシも付けておりますので、また、お時間のあるときに御覧いただけたらと思っております。

続きまして、資料7でございますが、お手元に御準備いただきたいと思っております。

三木金物まつり1dayパスの販売等の取組であります。こちらもコロナの影響で3年ぶりの開催となりました三木金物まつりは11月5日から6日ということで、今年はハーフスタイルと称しまして、例年よりも規模を縮小しての開催となりました。こちらに合わせまして三木金物まつり1dayパスを販売しておりますので、こちらの御報告でございます。

(1)の販売内容とありますが、御覧のとおり、販売金額については820円ということで、新開地駅を除きますが、粟生線全線乗り放題のチケットになります。

また、企画乗車券の購入者に対しましてガラガラ抽選くじを実施しまして、来られたかたに三木金物まつりコラボレーション特製の缶バッジでありますとか、マスコットキャラクターしんちゃんのグッズを贈呈するなどの取組を行っております。

フリーパスの販売実績としては、263枚であります。

2といたしまして、神戸電鉄様、それから神戸電鉄粟生線活性化協議会のブース出展についても触れています。神戸電鉄様におかれましては、粟生線全線開業70周年記念グッズの販売などの鉄道関連グッズの販売。協議会においてはさきほどのガラガラ抽選くじの受付でありますとか、協議会イベントの周知PRを行っております。

下のほうに写真を載せております。当日の会場の様子、それから裏面にもガラガラ抽選会の様子でありますとか、神戸電鉄様の鉄道関連グッズの販売の様子を入れております。

続きまして、資料8でございますが、粟生線開業70周年記念ヘッドマーク&しんちゃんと巡る粟生線歴史紀行列車の運行であります。こちらは神戸電鉄様の取組となっております。粟生線全線開業70周年の周知PRの一環として運行をされておられます。

運行期間については、11月18日から年明け3月末の予定であります。

取組内容といたしまして、特製ヘッドマークの掲出でありますとか、粟生線の歴史の

紹介、粟生線各駅の昔懐かしい写真の掲出などを行っておられます。

下のほうに取組の様子ということで、ヘッドマークとか車内掲示の様子ということで、昔懐かしい写真とか、粟生線のクイズを記載しております。

続いて、資料9ということで、粟生線全線開業70周年粟生線サイクルトレインの運行について御報告させていただきます。

こちらは、鉄道及びサイクリングとの連携を図るために運行しております。

運行日については、11月26日の土曜日。

運行内容ですけれども、長田駅を出発いたしまして、樫山駅、そこから自由経路でサイクリングを楽しんでいただく。そこから押部谷駅まで戻ってきていただきまして、押部谷駅から長田駅まで戻っていくという行程でございます。

募集定員40名で、参加費用はお一人につき1,000円。

その他といたしまして、車両には特製ヘッドマークの掲出や車内でヘッドマークとともに記念撮影でありますとか、その他取組をしております。

当日の参加者数については16人ということで、神戸市のかたが多かったですけれども、豊中から自転車で当日来ましたと言われるかたもいらっしゃいました。

下のほうに当日の様子ということで特別列車、特製ヘッドマークのデザイン、裏面のほうにイベントの様子を載せております。

長田駅ホームには改札からではなくて、ホームの裏手にある出入口から入っていただいて電車に乗っていただく。車内の様子といたしましては、シートの上に座っていただいて、お手元で自転車を確保いただくことにしております。それから、樫山駅で降りていただいて、サイクリングを楽しんでいただく。また、押部谷駅ホームから乗って戻っていくということであります。

お手元には、サイクルトレインのチラシを付けております。

また、当日、Kiss PRESSさん、Kiss FM KOBEさんの関連で地域の情報媒体がありますけれども、Kiss PRESSさんの記者のかたがこのサイクルトレインに乗車いただいておりまして、当日の様子を写真付きで細かくホームページで上げておられますので、参考までにこの協議会の資料としてお付けしております。

中を見ていただくと記載がありますが、神戸から1時間で雄大な自然を満喫できるといったところに非常に感動を覚えておられまして、このかたは神出山田自転車道とか、「BE KOBE」のモニュメントのあるところまで行かれたということで記事を上げておられます。

最後、資料10を御覧いただきたいと思います。

資料10はクリスマス装飾列車の運行であります。毎年恒例のイベントになっておりまして、運行期間については12月1日から12月25日までです。

地域の幼稚園、保育園、保育所に御協力いただいて、サンタクロースへの願い事やメッセージを載せたポスターを車内に載せております。また、車内にはクリスマスの装飾を施しまして、季節感を演出しているところであります。

下のほうに実際の取組の写真を載せておりますので、御覧いただけたらと思います。

長くなりましたが、報告は以上でございます。

○仲田会長

ただいま事務局から活性化協議会の取組について、資料に基づいて御説明がありました。

何か御意見、御質問、また、こんなことをしたらどうだとかありましたら、挙手にてお願いをいたします。よろしいですか。

では、全体を通してということで何か御意見、これに限らず今思い出したということがありましたら、何かお願いいたします。

なければ、私から御指名させていただきたいと思います。前回、欠席をされておりました●●さん。突然で申し訳ありませんが、よろしいですか。

○●●委員

今日の神戸新聞の三木版でしたかね、三木の歴史の中で、7月9日に神戸電鉄の活性化協議会が載っておりまして、673万人という数字が載っていたのですけれども、今日もずっと見せていただいて、1つ疑問に思うことがありまして、令和9年までの計画ですけれども、今度、三木市内の県立高校が統合されて、話を聞いていましたら、三木東高校のほうに全部、三木北高校、吉川高校がすべて三木東高校という形になるということありますけれども、それによって生徒さんも神戸電鉄の通学とかがかなり変わってくるのではないかと思います。

そういったものを神戸電鉄さんはどのように考えておられるのか。まだしばらく時間があるので分からないと思うのですけれども、そういうことも含めて聞きたいと思っていました。

○仲田会長

神戸電鉄、●●専務、どうぞ。

○●●委員

学校が駅の近くになるということは、できるだけ電車に乗っていただけるのかなと思っております。

一方、従前から一緒ですけれども、どこにお住まいのかたがどこの学校に通うかによってずいぶん人の流れも変わってきてまして、我々も毎年予測するのですけれども、全体の学生数に対してやはり年度によってちょっと予測が外れたりとか、また増えたりとかいうことがございまして、そういう意味でいくと、多くのかたに乗っていただくようになればと思っていることと、また、跡地利用という側面で人が動いていただいて、利用をしていただけたら、更にお客様が増えるのではないかと考えております。

○仲田会長

よろしいですか。

○●●委員

分かりました。

○仲田会長

では、せっかくですので、●●先生。突然振って申し訳ないですけれども。

○●●委員

今回2回目ということで出席させてもらって、どう答えたらいいのかということもあるのですが、現状、三木東高校の学年の生徒数、1学年200人がまだあと2年続きます。その後、統合先のことはまだですが、はっきりと今情報で聞いているのは更に120人、8クラス規模という形で聞いているものの、神鉄を利用している生徒が多いのは本校、実感はしているものの、話に出たので言うのですが、実際に今、週1日、7時間目の授業がありまして、神鉄を利用し、そして更に乗換えを利用している生徒は今後下校時間が大変なのかなと。神戸方面から来ている子たちは便数が多いので問題ないですけれども。そのところが、今年度初めて7時間目、16時20分の授業が終わりの後、その帰る子たちで一部ちょっと敬遠されて、いろいろと学校の中でも工夫したりということで対処しているようなことが今後増えるのではないかと。若干ですけれども、言い方が悪いかもしれませんが、小野より更に西の子たちとかがこの話に関係あるかどうかは分かり

ませんが、心配なところはあります。

○仲田会長

突然すみません。ありがとうございます。

今年度から7時間目の授業がされたということで、結局、我々協議会もそうですし、また神戸電鉄さんからも働きかけていただくことになろうかと思いますが、結局は粟生からJR加古川線、もしくは北条鉄道、そこの接続の時間をより遅く上手に接続することになろうかと思います。

現在は私も知りませんが、過去には西脇の黒田庄から三木東高校に来たりしている子もおられましたので、また、逆に言うと、三木から西脇の高校に行っている子もいますし、加西から三木高のほうへ来ている子もいますので、そのあたりの接続についてはいろいろ考えさせていただきたいと思います。ありがとうございます。

ほかに、何か御意見ありますか。

では、●●先生。

○●●委員

意見ということではないですけども、計画の部会の座長をやっていたので、部会で作成したたたき案を更にたたいていただいて、最終的にパブリックコメントでもいろいろ意見はいただいたのですが、変更しないといけないという形ではなかったので、お礼を申し上げたいと思っています。

ただ、皆様の議論でもありましたけれども、計画文書を作ることが決して目的ではなく、この計画で目標を達成することが目的で、英語ではプランと言わずプランニング、「i n g」、現在進行形を使う言葉ですので、ここは協議会の皆様がたはその認識だと思いますけれども、その計画を踏み台にしながら前に進んでいくことが大切で、そのために、今後、皆様がたと議論させていただきたいし、必要に応じて計画を見直すことも当然法律的には続く計画であります。途中で何かあれば見直して、更なる手当てをすとか、目標をもう少し高くするというのをしたいと思っています。

あと、指標をどれにするかはいろいろ議論があったのですが、今回、一部ですけども、サービス水準を指標にできたのはよかったと思っています。ただ、全部のエリアのサービス水準までは見ることができていけませんので、そのあたりも注意深くしながら、できるだけ次の計画を作るときは、もっとこの沿線全体のサービス水準から計画を書けるようになればいいと思っています。

あと、今日はいいですけども、せっかくサポーターズくらぶがあるので、サポーターズくらぶさんがどんな活動をしているか、今日いくつかの資料でお名前が出ているので頑張っていらっしゃるのだと思ったのですが、そういう情報も提供いただければありがたいと思います。

以上です。

○仲田会長

ありがとうございます。

また、事務局、さきほどの御指摘への対応をよろしく願いいたします。よろしいですか。

では、また次回、突然指名させていただくこともあろうかと思いますが、御理解を賜りたいと思います。

それでは、ほかに質問がないようでしたら、マイクは事務局に返します。よろしくお願い致します。

○事務局

仲田会長におかれましては、会議の進行、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、小野市の小林副市長に御挨拶をお願いしたいと考えます。

小林副市長、よろしく願いいたします。

○小林副会長

皆さん、本日は年末の非常に公私ともお忙しい中、神戸電鉄粟生線活性化協議会に御出席いただきまして本当にありがとうございました。

今日、パブリックコメントと、それから地域公共交通計画を御承認いただきました。本当にありがとうございました。これをもちまして、5年間頑張っていきたいと思います。

小野市の件になるのですけれども、さきほど仲田会長が言われたように観光との連携ということは非常に私どもも注目しておりまして、桜づつみ、それから小野まつり、この間12月4日にハーフマラソンをやったのですが、やはり車だけではなくて交通機関を利用して参加もしていただいております、シャトルバスを運行しながら事業を進めているところです。

この間、24日、テレビでも放送があったのですが、加東のゴルフ場の社長さんから2億円の寄附をいただきまして、関西の最大級と言われているのですが、大型の遊具を整備しました。直径が15メートルで高さが13メートルということで、上がったら僕らでは非常に怖い。足が震えるほど高いところで、下が見えていますので怖かったのですけれども、今日も見えてきたところですが、多くの子どもたちに利用していただいている。

神戸電鉄の機関紙でも紹介していただいて、らんらんバスを使ってもらわないと行けないところでありまして、車利用が多いですけれども、できれば神戸電鉄に乗っていただいて、らんらんバスに乗っていただいて、子供を連れて行っていただけるようなPRもしていただけたらと考えているところです。

また、来年度の予算ですが、きすみの見晴らしの森というハイキングコース、今までボランティアだけでやっていたのですが、整備が間に合わないので、森林組合で大々的に通路の伐採をかけて、また目新しいハイキングロードを造っていきたく思いますので、どうぞよろしく願いいたします。

今日は本当にいろいろ御審議いただきまして、ありがとうございます。いただきました御意見は今後の事業運営の参考にしていただきたいと思います。どうもありがとうございました。これで終わらせていただきます。

○事務局

ありがとうございました。

それでは、これをもちまして第48回神戸電鉄粟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、来年の4月から5月頃を予定しておりますので、何かと御多用のところ恐縮ではありますが、その際には御参集賜りますよう、よろしく願いいたします。

委員の皆様におかれましては、本年も大変お世話になりました。また、来年も引き続き、本協議会の取組等に何とぞ御協力を賜りますようよろしくお願い申し上げます。

寒さも厳しい折、ご自愛の上、よいお年をお迎えくださるようお祈り申し上げまして、本日は誠にありがとうございました。