

第50回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：令和5年8月31日（木）
午前10時10分～午前11時10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50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〇〇と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、失礼ながら、ここからは着座にて進行させていただきます。

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

○会長

皆さん、おはようございます。

今回、実は節目となります第50回目ということになります粟生線活性化協議会へ、お忙しい中、お集まりをいただきまして、ありがとうございます。

本年度第2回の今日の会議につきましては、議事事項に書いておりますとおり、毎年行っております国への支援の要望について御議論をいただければというふうに思います。また、いつものようであります。また、神戸電鉄さんからも報告もさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

後ほど、資料4で説明を、説明というか、少し報告させていただきますが、神戸電鉄三木駅がいわゆる全日本建設技術協会、私は全く分からなかったんですが、土木職、技術職の職員に聞くと、これ、すばらしい賞らしいものでありまして、三木駅がこの賞を受賞したということで、鉄道部門では唯一三木駅のみということのようでございます。

これは、ふるさと納税を活用した寄附金、また、御承知のとおり、三木駅の駅舎のデザインをデザイン総選挙ということで実施させていただきました。その際に本当に多くのかたがたから投票いただいたわけではありますが、そうした取組が評価されたということでございますので、また、御報告をさせていただきたいと思っております。

どうか最後までよろしくお願い申し上げます。簡単ですが、冒頭の挨拶とさせていただきます。よろしくお願い致します。

○事務局

ありがとうございました。

それでは、会議次第2、委員の紹介に移らせていただきます。

前回協議会から変更があった議員を御紹介いたします。

神戸電鉄株式会社代表取締役専務執行役員、鉄道事業本部長の〇〇様に替わりまして、〇〇様でございます。

〇〇〇委員

神戸電鉄の〇〇でございます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

また、本日は、兵庫県土木部次長、〇〇委員の代理出席としまして、交通政策課課長、〇〇様に御出席をいただいております。

代理出席のかた、もう一かたでございます。兵庫県立小野高等学校生徒指導部

長、〇〇様の代理出席として、〇〇様でございます。

〇〇〇委員代理

よろしく願いいたします。

○事務局

また、本日、兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長、〇〇様。神戸市建設局道路計画課長、〇〇様。兵庫県神戸西警察署交通第一課長、〇〇様。兵庫県小野警察署交通課長、〇〇様。元三木地区区長協議会会長、〇〇様。神戸商工会議所参事役、〇〇様。小野商工会議所会頭、〇〇様。国立大学法人神戸大学名誉教授、〇〇様。オブザーバー出席としまして、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。兵庫県北播磨県民局県民交流室長、〇〇様につきましては、御欠席とお伺いしております。

本日、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17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項の規定によりまして、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、これからの進行につきましては、仲田会長にお願いしたいと思いません。

仲田会長、よろしく申し上げます。

○会長

それでは、お手元の会議次第に沿って進めさせていただきます。

議事事項ということで、さきほど申し上げました国への要望についてということで、まずは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。私のほうから説明させていただきます。

そうしますと、お手元に資料1、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、それから、御準備いただきたいのが、資料1の別紙、あと、国への要望書の案を付けておりますので、お手元に御準備のほう、お願いいたします。

そういたしますと、資料1でございますけれども、神戸電鉄粟生線活性化の取組等に対する支援を求めるため、引き続き、国への要望活動を実施するというところでございます。

1の要望の趣旨ということで、大きく5点を挙げております。

(1)とありますけれども、新型コロナウイルスの影響で利用者数が激減し、元に復することが困難と見込まれる鉄道事業者の厳しい経営環境を踏まえ、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ということでございます。

ここにアとイと2項目掲げております。アのほうにつきましては、運行継続に必要な経費に対する支援など、直接的で即効性の高い財政支援を求めるといった内容でございます。イにつきましては、神戸電鉄粟生線は割安な通学定期運賃で運行している。あるいは、障害者におかれましては、特別割引運賃で運行しているといったことがございます。こうした通学定期、障害者割引など、社会政策に係る費用を負担している鉄道については、その負担に対して財政支援を求めるといったような内容でございます。

要望の2点目といたしましては、粟生線の安全運行に必要な予算の確保ということで、こちらにつきましては、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、こちらを求めるものでございます。

ページ裏のほうを見ていただきまして、(3)とあります。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ということで、神戸電鉄さんにおかれましては効率化・省力化に関する支援、取組への支援を求めています。

(4)でございますが、粟生線の防災機能強化に対する支援ということで、激甚化・頻発化する自然災害への防災対策、災害復旧に対する支援というものを求めるというものでございます。

最後、(5)でございますが、地域公共交通計画に基づく事業の推進に対する支援ということでございます。新たに策定しました神戸電鉄粟生線地域公共交通計画でございますが、こちらに基づく事業の推進への支援を求めています。

要望の大きな5項目としては、以上でございます。

次に、資料1の別紙のほうを御覧いただきたいと思えます。

さきほどの要望の項目の中で、鉄道安全輸送設備等整備事業費補助金というものを御案内いたしました。そちらの推移と今後の見通しについてまとめたものでございます。

鉄道事業者が実施される安全性の向上に資する鉄道設備の更新・改良に要する経費、こちらにつきましては、国、県、沿線市が補助制度を設けておきまして、そちらのほうで支援をすることによって、鉄道の安全で安定した輸送サービスの確保が図られているということでございます。これまでにおきましても、神戸電鉄様におかれましては、新型車両の導入など、さまざまな取組を行っておられまして、そちらに対して行政が支援を行ってきたということでもあります。

今後は、これらの取組に加えまして、例えばですけども、変電所設備や車両のATS装置といまして、自動で列車が停止するというような装置なんですけれども、こちらのほうの更新も予定されているということでございまして、更なる支援が必要となっているという状況がございます。ということで、御案内をさせていただきますところでございます。

最後に、要望書の案をとじたものをつけております。さきほどの要望5項目に加えまして、粟生線の概要等にも触れておりますので、また、お目通しをいただけたらと思っております。

簡単ではございますが、国への要望についての説明は以上となります。

○会長

はい、説明ありがとうございました。

国への要望ということでありますが、資料2の裏に書かせていただいておりますように、要望時期は9月から10月の予定ということで考えておりますので、また御理解いただきたいと思えます。

何か質問、また、御意見、もうちょっと説明してとか何かありましたら、挙手にてお願いいたします。

よろしいですかね。

(「なし」の声あり)

○会長

では、取りあえず、この要望書の案というものでございますが、案を取って、この形で国のほうへ要望させていただくということでよろしいでしょうかね。

(「異議なし」の声あり)

○会長

はい、ありがとうございます。

では、国への要望については、この文章で行かせていただきますので、よろし

くお願いいたします。また、後で何か、後で思い付いたとか、また、ありましたら、後ほどでけっこうですので、また、挙手いただければ幸いに思います。

では、次、報告事項に移ります。まず1番目、粟生線の利用状況ということで、新しく就任いただきました〇〇様、よろしく申し上げます。

〇〇〇委員

神戸電鉄、〇〇でございます。

常日頃は、関係者の皆様には多大なる御支援を賜っておりまして、この場を借りて、あらためてお礼を申し上げます。引き続き、どうぞよろしくお願いをいたします。

それでは、利用状況について、着座にて説明をさせていただきます。

それでは、配布資料の資料2を御覧ください。

資料2につきましては、2023年度の月別の利用状況の推移を示しております。2023年度4月から7月までの実績でございます。5月には、コロナの扱いが5類になったということによりまして、特にお出かけの多い5月及び7月で対前年度比での増加傾向がやや強くなっているという状況でございます。

また、6月にはサントリーレディースオープンゴルフが開催をされました。本イベントによる増加というものはあったものの、この大会自身も昨年から既に有観客で開催をされておりましたので、前年度と比べましても、さほどの増加にはなっていないというような状況でございます。

また、2020年度以降の御利用者数は徐々に回復しつつあるというものの、コロナ前である2019年度と比較いたしますと、約14%程度の減少となっております。依然として厳しい状況が続いているというような状況でございます。

また、下の右の表にありますように、定期と定期外に分けてございますけれども、定期外に比べますと、定期の回復が依然として鈍いというような状況にあるというところでございます。今、申し上げたことにつきましては、裏面にちょっと簡単にコメントで書かせていただいております。

それでは、1枚めくっていただきまして、2の2023年度4月から7月の状況（実数）というものを御覧ください。

これは、粟生線の利用状況を利用区間別に表にまとめたものでございます。上の表は、各神戸電鉄の線ごとの利用を示しております。それから、下の表は、駅別にそれを細分したものでございます。駅別に分けたものを更に色で集計しておりますのが市ごとの集計ということでございます。

この表の一番右端の欄を御覧いただきますと、各駅の乗降の比率が示されております。それで、市ごとに申し上げますと、神戸市の計で46.1%、それから三木市計で36.6%、小野市合計で17.3%というような比率になっておるということでございます。これは、比率的には2022年度とほとんど変わらないというような状況であるというところでございます。

続きまして、裏の4ページ目でございます。

こちらの表につきましては、さきほど3ページ目で示しました表を2022年度と比較した増減で表したものでございます。下段の行の右端に各駅の増減率となっておりますが、主な駅の特徴についてちょっと御説明をさせていただきます。

まず、木津駅の増加率がプラス5.8%というふうになってございますけれども、これにつきましては、おそらくですけれども、木津の工場団地の就業者が回復しているのではないかとというふうに思われます。

次に、三木駅でございますけれども、三木駅につきましても、プラス5.9%ということになってございます。増便による効果等もあり、人流が増加したのではないかというふうに考えております。この前、神戸新聞でも取り上げられておりましたけれども、増便の効果が出てるのではないかというふうに思われます。

それから、続いて、榎山駅でございますけれども、ここについては、増加率が10%というふうになってございます。この駅は、ほかの駅に比べますと、もともと外国人労働者の御利用の割合が非常に高い駅ということでございまして、その外国人労働者が徐々に戻りつつあるのではないかというふうに考えてございます。

それから、最後になります。藍那駅、市場駅が増減率で大きなマイナス、それから、三木上の丸駅、それから、葉多駅が10%を超えるプラスというふうになってございますけれども、これは、いずれもそれぞれの駅もとの母数が非常に小さいということがありまして、少し増減しただけで、パーセンテージが大きくなるということでございますので、少しほかの大きな数字とはちょっと色合いが違うかなというふうに思っております。今後、また、注視していきたいなというふうに思っております。

それから、続きまして資料2の別紙1を御覧ください。

これは、過去からの粟生線の利用者数の推移を折れ線グラフで示してございます。かなり凸凹となってございますけれども、やはり大きく落ち込んでおるところは、緊急事態宣言、あるいは、まん防が発令されたときに大きく落ち込んでおるといのが、これを見ていただいたら分かると思います。この2023年に入ってから、一応順調に回復をしてきておるといのがこれで分かるかなというふうに思います。

続きまして、その1枚めくっていただきまして、別紙2でございまして。

これは、さきほどのデータを月別に表したものでございます。青が2019年ということで、それ以降ずっと順番に並べておるといような状況でございましてけれども、まず1月のデータを見ていただきますと、青とオレンジがほとんど変わらないということで、これはコロナ前でございまして、ここには変化がなかったということでございます。それが、2月以降に徐々にコロナの影響が出てきておるといのが、これを見ていただくと分かるかなというふうに思います。

それから、4月及び5月につきましては、緊急事態の宣言の影響もあり、かなり大きな差になってきておるといような状況でございまして。その後でございましてけれども、2021年のグレー、それから、2022年の黄色、それから、2023年の赤というように、それぞれの月、順調に回復をしてきておるといのがこれを見ていただいたら、お分かりかと思っております。

しかし、残念ながら、最近の6月、7月を見ていただいても、2019年の青というものには、まだまだ及ばないという状況になっておるといことで、コロナ前までにはまだまだ回復が至っていないというのが現状であるといところでございまして。

以上、簡単ではございますけれども、状況について御説明をさせていただきました。

○会長

はい、ありがとうございました。

さきほど粟生線の利用状況ということで御説明いただきましたけれども、何か御意見とか、御質問とかありましたら、挙手にてお願いいたします。

よろしいですか。

(「なし」の声あり)

○会長

じゃあ、また、もし後でありましたら、また、お気軽に挙手を願えればというふうに思います。

それでは、式次第、報告事項の2、令和4年度の実績等ということで、資料3から5に基づき、アからウまで一括にて事務局から報告をお願いします。

○事務局

そうしますと、お手元に資料3、資料4、資料5を御準備いただきたいと思えます。

まず、資料3でございますけれども、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の数値目標に対する令和4年度の実績値を取りまとめましたので、このたび御報告をさせていただきますということでもあります。

資料3の2、参考とありまして、計画の進行管理スケジュールとございます。これは、計画のほうにも記載しているスケジュールでございまして、事業評価及び計画・事業の見直し・改善につきましては、令和6年度以降、実施する予定としておりまして、今回の実績値については、ひとまず、令和4年度の内容を取りまとめたところでの御報告となりますので、御承知のほう、よろしく願いいたします。

そうしますと、1枚めくっていただきまして、資料3の別紙でございます。

項目がたくさんございます。主なものに絞って御案内させていただきたいと思えます。

一番上の①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、こちら、目標値、4編成ということでございます。令和4年度は、導入はまだしておりませんので、横棒を入れておるといような状態でございます。こちら、説明のほうにも記載しておりますが、令和6年度から新型車両を導入する予定でありました。これにつきまして、半導体不足の影響により、本年度予定していた各種更新・改良が令和6年度にずれ込んでいるといったようなことがございます。こうしたことから、設備投資の平準化の観点から、新型車両の導入については、令和7年度以降という見通しとなっておりますので、御報告させていただきます。

また、別の資料でございますが、基本方針2の①-1、住宅地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間ということでございます。

こちら、特に緑が丘駅をターゲットに目標設定したものでございまして、現況値が8分、目標値は1分短縮して、7分ということでございます。

こちらに関しまして、緑が丘駅における平日7時、8時台の神姫ゾーンバス様のダイヤ、それから、平日、夕方5時、6時台の同じく神姫ゾーンバス様のダイヤ調整によりまして、待ち時間短縮を実施しております。ダイヤ全体の平均待ち時間としては、8.55分から7.68分ということで、おおむね今1分短縮しているということでございます。

それから、基本方針3の指標でございます。①鉄道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ございます。

現況値、目標値のほうを記載しておりまして、実績値のほうに水色、網掛けをしておりますが、673万人で、1人当たりの年間鉄道利用回数としては、39.2回ということでございます。

こちら、現況値の627万人から700万人の目標までに73万人プラス、増ということを目指しております。これに対しまして、令和4年度の実績値として

は、令和3年度と比較してプラス46万人ということで、その意味でいいますと、達成率としては63%という格好になります。

それから、鉄道利用回数につきましても、同じ考え方で、現況値から目標値まで8回増を目指していくということに対しまして、令和4年度の実績は、昨年度と比べてプラス3.2回ということでございます。その観点でいいますと、達成率40%という計算となります。

ひとまず、令和4年度の実績値としては以上のとおりでございまして、引き続き、計画に基づく事業を着実に推進して実績値を上げていきたいと、そういうふうに考えております。

続きましては、資料4をお手元に御準備いただきたいと思っております。

「神戸電鉄粟生線三木駅の再生」の令和4年度全建賞の受賞についてということでございます。冒頭、会長挨拶にもありまして、三木駅再生の取組が一般社団法人全日本建設技術協会、いわゆる全建と言われておりますが、こちらが優れた建設事業を実施した機関を表彰するというものでございまして、令和4年度で70回目を迎える歴史と伝統のある賞でございます。

令和4年度につきましては、全国から267事業の応募がございまして、本件を含めて80事業が受賞したということでございます。

なお、令和4年度の県下の受賞につきましては、本件を含めて2件のみということで、鉄道部門としては全国唯一の受賞であったということでございます。

3の評価点に記載しておりますが、官民連携による協議会での議論、市民及び利用者へのアンケート調査、駅舎のデザインに関する「デザイン総選挙」のほか、市民や利用者などから寄附やふるさと納税制度を活用した寄附など、多くの人の思いの詰まった市の玄関口として再生した点、こちらが高く評価されまして受賞をいただいたということでございます。

続いて、資料5を御準備いただきたいと思っております。

こちら、三木市におきまして令和2年度から実施している粟生線の昼間時間帯における志染駅から三木駅区間の増便運行につきまして、令和4年度までの実績を取りまとめたところ、粟生線の利用促進に一定の効果が認められましたので、報告をさせていただくものでございます。

運行の概要といたしまして、増便時間帯、昼間時間帯のことでございますが、11時台から14時台。増便の数としましては、1時間当たり上り1便、下り1便を増やしているということです。

増便駅につきましては、三木駅、三木上の丸駅、恵比須駅ということでございまして、これは、従来は志染駅止まりであったものを三木駅まで延ばしたというような増便の仕方でございます。

2の昼間時間帯の利用状況ということでございますが、1ページめくっていただくと、グラフを付けておりますので、そちらを見ながらお聞きいただけたらと思っております。

増便3駅と増便3駅以外に分けて利用者数の推移を見ますと、各年度、令和元年から令和2年、令和2年から令和3年、令和3年から令和4年ということで、各年度の増減を見ますと、いずれも増便3駅以外よりも増便3駅のほうが好調な実績でありました。

また、令和4年度の利用者数と令和元年度の利用者数の状況を比べてみますと、令和元年度といえますと、増便を運行する前で、かつ、コロナ前という位置付けでございまして、増便3駅以外は令和元年度の水準まで回復していないという状況でございまして、それとは対照的に、増便3駅の利用状況を見ますと、令

和元年度よりも利用者数が増えているといったような状況がございます。

こうした状況から、増便運行によりまして、利便性、アクセス性の向上が図られたということで、粟生線の利用者数の増加につながっているのではないかとこのように考えております。

続いて、増便3駅の各駅の利用状況でございます。

こちらにも次のページにグラフを付けておりますので、適宜、そちらを御覧いただけたらと思います。

増便3駅の各駅の利用者数を見ますと、特に三木駅が好調でございまして、コロナ禍の影響を大きく受けた令和2年度においても、対前年度比でマイナス1.1%にとどめているということもあります。また、令和4年度の利用者数は、対前年度比で15.4%増、令和元年度と比べましても、23.4%増ということで、利用が大きく伸びております。増便によりまして、三木駅の集客力が高まっているというふうに考えられます。また、三木駅再生との相乗効果ということで利用者数が増えているということも考えられます。

以上のように、増便運行によって利用者数が増えているということで状況を御報告させていただきました。

内容としては、以上でございます。

○会長

はい、ありがとうございました。

さきほどの資料3から資料5の説明について、何か御意見又は御質問等がありましたら、挙手にてお願いをいたします。

さきほどの資料3で、皆様がたも同じ思いかもしれませんが、別紙のところで、基本方針3ということで、鉄道実利用者数700万人が目標だと。これが本当にもともと高いのではないかとか、いろいろな議論があろうかと思いますが、これ、冒頭事務局が説明をさせていただきましたように、事業評価並びに計画事業の見直しについては令和6年度以降に実施するというところで、いろんな御意見をいただければと思います。だいたい計画を立てようというのは、以前のデータより低い計画を立てにくいというような、だいたいこの計画もそういう思いで出したりなんかする。ただ、人口が減っていく中で、本当にこれでいいんかという点もありますので、ぜひ忌憚のない意見もありましたら、よろしく願いいたします。よろしいですか。

(「なし」の声あり)

○会長

じゃあ、まずは次に進めさせていただいて、また、あらためて御意見をお伺いさせていただくことにします。

では、報告事項3、令和5年度を取組についてということで、これもアからエまで、資料6から9をまとめて、これも事務局ですか、お願いいたします。

○事務局

そういたしますと、令和5年度を取組につきまして、こちらにつきましても各担当のほうから御報告をさせていただきたいと思っております。

○事務局

失礼いたします。小野市交通政策グループの〇〇でございます。

私のほうから、「小野まつり1dayチケット」の販売についてということで、御説明させていただきます。

座って御説明させていただきます。

資料6を御覧ください。

この「小野まつり1dayチケット」につきましては、先に小野市で開催いたしました、8月19日、20日の2日間にわたり開催いたしました小野まつりと連携いたしまして、神戸電鉄粟生線の利用促進を図るために、粟生線活性化協議会の新規事業といたしまして、「小野まつり1dayチケット」と銘打って企画乗車券を発売したものでございます。

名称以下の内容は記載のとおりで、販売金額は1,000円。神戸電鉄主要駅等で販売していただきました。販売実績につきましては、8番のところに記載しておりますとおり、速報値で118枚でございました。

「小野まつり1dayチケット」につきましては、今回が初めての販売ということもあり、販売実績は思ったほど伸びていないというのが実のところでございます。この点につきましては、毎年小野のほうには、「おの恋おどり」のほうに神戸電鉄を御利用して来られる踊り子さんたちも多数おられたわけなんですけれども、こういったかたがたにうまく情報が伝わっていないということで、後で聞きますと、そういう切符があったら買ってあげればよかったという声も実際のところ聞いております。せっかく今年度始めた企画乗車券ですので、粟生線の沿線でのイベントと連携した取組といたしまして、よりよいPR方法等を検討しながら、また、今年度の反省も含めまして、来年度以降の販売継続について検討してまいりたいと考えております。

なお、今年の小野まつりの観客数は、2日間で16万人。特に花火が打ち上げられた19日の土曜日は、10万人の観客がありました。この日、神戸電鉄小野駅で降りられたお客さんは、昨年の花火が打ち上げられた日と比較いたしまして1,300人増えております。私もこの日、駅におったんですけども、16時以降の混雑状況を見てみますと、到着した便によりましては、目視で300人を超えるお客様が降りた便もありました。また、帰りの21時、午後9時以降は、帰りのお客様でホームはいっぱいになるという混み具合でした。このような中、神戸電鉄様には21時台と22時台の列車につきまして、通常3両編成のところ、4両編成に増やしていただくなどの対応もしていただきました。また、帰りのホームが混雑した際には、入場制限を取っていただくなど、事故が発生しないように努めていただきました。神戸電鉄さんにおかれましては、この場をお借りしましてお礼申し上げます。ありがとうございました。

最後に、ちょっと私の個人的な感想なんですけれども、降りられたお客さんを見てみると、今はもうICカードでピッピッという形で簡単に出来るようなかたが、ほとんどのかたがもう今はICカードで出られてたような感じがいたします。ですから、何かこのICカードの便利さに販売枚数は負けたのかなというふうな感想を持っております。来年度は、よりよい販売方法、PR方法を工夫してまいりたいと思っておりますので、引き続き、御理解、御協力をお願いいたします。

以上、報告とさせていただきます。

○事務局

続きまして、資料7につきまして、粟生線サポーターズくらぶ事務局を務めております神戸電鉄運輸部の〇〇より御説明をさせていただきます。

すみません。着座にて御説明をさせていただきます。

右肩、資料7を御覧いただきたいと思っております。

粟生線サポーターズくらぶの取組についてということで、昨年度まで約3年間、なかなかコロナ禍ということで、粟生線サポーターズくらぶの運営委員のかたがたの活動というものも、やはりちょっと自粛傾向というところがございます。

た。しかしながら、この5月にコロナの扱いが変わりまして、そこからちょっとエンジンがかかったように、今、取り組んでいただいておりますので、その取組内容について簡単に御説明をさせていただきたいと思っております。

まず、粟生線サポーターズクラブの運営委員のかたがたなんですけれども、今年度につきましては、6名のかたがたが運営委員を務めていただいております。いずれのかたがたも自ら挙手いただきまして、粟生線の利用促進でありますとか、地域に愛される活動というところを目指して、それぞれのかたがたの得意分野を生かして活動をいただいておりますというところでございます。

こちらは委員の実施内容、いろいろ日付とともに取組内容を記載させていただいておりますけれども、例えば、鉄道模型の運転会でありますとか、清掃活動を行ったり、あるいは、粟生線沿線でウォーキングイベントを行っていただいたりと、さきほど申し上げましたように、それぞれのかたがたの強みを生かして利用促進活動等、あるいは、地域に愛されるような活動に取り組んでいただいております。

1番の一番下でございますけれども、直近のものでございます。これは現在も続いておりますものでございますけれども、粟生線の所定の駅に風鈴を設置いたしまして、御利用の皆様涼を届けましょうというような企画、イベントでございます。その際に、前回の協議会で委員のかたからも御意見がございましたけれども、乗って残そうというようなメッセージをもっと出していくべきじゃないかという御指摘をいただきましたので、ちょっとこれ、写真が小さくて見えにくいんですけれども、2番の右下の写真ですね。風鈴を設置しております様子でございますね。3つ短冊が付いておりますけど、真ん中にちょっと大きめの短冊が付いておりますけれども、こちらに「乗って残そう未来の粟生線」というようなフレーズを書いております。そして、この両サイドの短冊には、皆さんから寄せられました応援メッセージでございますね、そちらを印刷いたしまして、こういった状態で記載の駅に風鈴を飾っておるとというのが現在の取組状況でございます。

これ以降も、今でも既に一部の運営委員のかたから次の企画の御相談をいただいておりますという状況でございます。

資料7につきまして、御説明は以上でございます。

○事務局

続きまして、資料8と資料9をお手元に御準備いただきたいと思っております。

資料8は、「おもてなしきっぷ」の販売についてということでございます。本年度も引き続き「おもてなしきっぷ」の販売を実施しております。本年度につきましては、神姫バス様、神姫ゾーンバス様にも御協力いただいております。新たに連携をさせていただいております。指定されたバス路線の運賃が半額となる神姫路線バス割引券というものを追加しております、取組内容を拡充しているということでございます。

2の販売内容及び販売料金に記載しておりますが、1つ目が神戸電鉄版ということでございまして、この中にさきほどの神姫路線バス割引券も入れております。それに加えまして、神戸市営地下鉄版というものも、神戸市交通局さんと連携をしております、そちらのほうも販売をしているということでございます。

この「おもてなしきっぷ」ですが、近年売行きが好調で、令和3年が3,698枚、令和4年が4,697枚ということで、おおむね3割の増ということとなっております。令和5年度に入って、この取組を続けておりますが、足元の状況を見ると、更に3割増の販売枚数となっております、このお得な企画乗車券が非常にお客様に喜ばれているということでございます。引き続き、年明

け1月14日までの取組でございますので、推進のほう、図ってまいりたいと思っております。

チラシも付けておりますので、また、御覧いただけたらと思います。

そうしますと、資料9でございますが、兵庫県立三木北高等学校と連携したモビリティ・マネジメントということで資料をお付けしております。

計画のほうにも、高校生へのモビリティ・マネジメントの実施ということを通規事業として上げております。本協議会の取組といたしまして、モビリティ・マネジメントのほうも積極的に推進していこうということでございます。その中で、このたび、三木北高校さんと連携した取組をさせていただくことになりましたので、御報告をさせていただくところでございます。

2の授業の概要に記載もしておりますけれども、テーマとしては、「高校生が考える神戸電鉄粟生線と地域の活性化」ということでございます。

授業の期間といたしまして、今年度9月から令和6年7月までということで、全20回程程度の授業となる見通しでございます。

対象の学年といたしましては、今年度2年生、来年度になりましたら3年生ということで、学年持ち上がりで同一のテーマに継続的に取り組む長期的なカリキュラムというふうになっております。

取組の内容ですけれども、テーマに沿ってグループ分けをしまして、グループごとに課題とか、課題の解決方法というのを話し合っていて、企画を立案していただくと。そうしまして、各グループごとにその企画を学校の中でプレゼンテーションいただいて、その中から実際に取り組む企画を選んで、実際にそれをやってみようということでございます。

3、その他にも記載しておりますが、冒頭、さきほどお伝えしたとおり、計画において高校生のモビリティ・マネジメントの実施を通規事業として上げておりますので、まずは今回の取組を着実に実施していこうと。それに加えまして、ほかの高等学校におかれましてもモビリティ・マネジメント、この取組の輪を広げていけたらと思っております、引き続き、検討してまいりたいと思っております。

ひとまず説明としては以上となります。

○会長

はい、ありがとうございました。

令和5年度の取組についての説明でございました。これについて、何かまた御意見、御質問、また、補足等ありましたら、よろしく願いいたします。

なければ、私から1点よろしいですか。

これ、ちょっと神姫バスさんに聞いてみたいんですけど、さきほど事務局からの報告で、おもてなしきっぷが、令和3年が約3,700枚、令和4年度が4,700枚ということで、今年度は、神姫バスさんがこうして連携していただいて、新たな取組ということなんですけども、どうでしょう。感想なり抱負なりがありましたら。急に言ってますみません。

○○○委員

いえ、いえ。今のところ、まだ実際、時期が暑い時期ですので、市民の皆様、沿線のかたの出控え等ございまして、20件ほどの御利用にとどまっておるんですが、これから季節がよくなってきますので、まだまだ伸び代はあると思っております。我々としても、地域が元気になれば、交通事業者が元気になりますので、ともにやっていきたいと思っております。

以上です。

○会長

ありがとうございます。突然振りまして。

○○○委員

いえ、いえ。

○会長

模範的な回答をいただきまして、ありがとうございます。

さきほど小野市さんからの報告でも小野まつり、電鉄会社、たいへんお世話になったということがありました。後ればせながら、私どもも7月のみつきい夏祭り、本当に神戸電鉄さん、そして、神姫バスさんには御迷惑をおかけしましたし、たいへんお世話になりました。厚く御礼を申し上げます。

ほかに御意見、御質問等ございましたら。

はい、どうぞ。○○さん、どうぞ。

○○○オブザーバー

近畿運輸局の○○でございます。

関連して1つ御紹介なんですけども、今、国のほうでも地域交通法を今年の5月に改正いたしまして、地域交通の連携、活性化を各々で促進していこうということで、取組を後押ししているものでございます。

その中で、一つ予算の事業として、今年度予算の中に共創モデルプロジェクトという事業がございまして、こちら、地域の多様な関係者の皆様が連携、協働して公共交通を盛り立てていく、そういった取組を後押しするような事業になっております。こちら、今年の7月までの募集で、もともと募集してたところなんですけども、非常に多くの団体のかたから応募がありまして、兵庫県内でも豊岡市さん、全但バスさんとか、あるいは、阪神バスさんとか、多くの団体さん、自治体さんからたいへん多くありまして、採択しているところでございます。

それで、御好評だったことも踏まえまして、現在、その公募期間を7月から12月まで延長いたしまして、募集をしているといったところでございます。

それで、この共創モデルの中身なんですけど、大きく2つございまして、一つは、実証運行ということで、その地域の関係者で連携して取り組む実証を応援していく。例えば、交通事業者間で連携をする。あるいは、官民で連携をする。あるいは、交通以外の他分野、医療ですとか、教育ですとか、そういった連携をしながら、新しく実証運行をしていくものについて補助対象になると。それが上限1億の3分の2ということで、国の予算としては比較的好条件ではないかなというところでございます。

もう一つは、人材育成というものでございまして、そちらは公共交通、あるいは、まちづくり等に関して、地域で考えていただける人材を応援していこうといったような取組になりまして、こちらは、例えば、講演会だとか、フィールドワークとか、そういったものをやるような団体を育てるために必要経費の補助といった形になっております。

それで、今回、神戸電鉄さんに関して、鉄道事業者さんということだと、なかなか実証運行というものに関しては、例えば、新しく増便して走らせるということに関しては、なかなかこうすぐにできないといったようなところがありまして、たしかに実証運行面では、鉄道事業者さんからの取組はなかなか出てきてないんですけども、一つ御紹介させていただければなと思ったんですけども、人材育成のほうは、今回、我々のほうでも採択をさせていただいたんですけども、滋賀県の近江鉄道、来年から上下分離をするところなんですけども、が主体となって、近江鉄道沿線を生かした交通まちづくりフォーラムというような団体を立ち

上げまして、それで、市民の皆様だとか、自治体職員、交通事業者を集めて、その近江鉄道沿線のまちづくり、交通の今後を考えるような取組をやっていこうといったような仕組みを考えているところでございます。

具体的には、秋から4回かけて講演会とディスカッション、プラス、ワークショップという形で近江鉄道の魅力だとか、今後を見ていこうといったような取組を考えています。例えば、昨年度、近江鉄道の無料デーということで、多くの人々が来たということがニュースになったんですけども、今年も100円デーという形で、近江鉄道沿線一律で100円で行けるよというような取組をやるんですけど、そういった特別な取組をやる場所を、フィールドワークをしながら、近江鉄道の姿を学んでいこうといったようなところだったり、併せて、講演会、多様なかたに来ていただいて、講演会、ディスカッションをやるといったようなことを、全4回かけてやるというふうに聞いてます。

こういった形で、地域のいわゆるマイレール意識ですね、今、御紹介いただきました神戸電鉄さんにおかれましても、資料の中にサポーターズくらぶという形で地域の皆様によく知ってもらえるような取組をされているというふうに承知しておりますので、公共交通を考えるに当たって、地元の皆さんがマイレール意識を持ってもらうということは非常に重要なことだと思っております。そのままこの仕組み、滋賀県の近江鉄道の仕組みがここで当てはまるというわけではないんですけども、一つ参考にしていただいて、もしこういったものを考えられてることであれば、一つの手段として、こういう共創事業もありますよといったことを念頭に置いてもらって、もし今年度、御活用されたいということがあれば、いつでも運輸局に御相談いただければなと思っております。

以上、御紹介でした。

○会長

はい、ありがとうございます。

近江鉄道の取組ということで、今日、県、神戸市、沿線市、また、交通事業者さんもおられますので、また、参考にしていただいて、よろしくお願いをしたいと思います。

ほかにありませんでしょうか。

ここでこういう振り方をすると、お叱りを受けるかもしれませんが、さきほど、三木北高校のモビリティ・マネジメントのお話がありましたので、もしあれでしたら、何か。目が合いました。すみません。三木東高校の〇〇先生、何かありましたら。

〇〇〇委員

失礼いたします。三木東高校の生徒指導部長の〇〇と申します。

三木北高校さんがモビリティ・マネジメントということでされるということなんですけども、高校は総合という授業がどこの学校でもあるんですけども、数年かけてずっと、こう、学校独自のカリキュラムを組んでるもので、なかなか新しいものに取り組むというのが実情、難しいような現状です。

ただ、三木北高校さんと吉川高校さんと三木東高校が令和7年から一応統廃合の関係で、一つの学校にまとまるということもありますので、こういう事業、今後、継続的にちょっと続けていけるような工夫も必要かなというふうに感じております。

以上です。

○会長

すみません、突然振りましてありがとうございます。

ほかによろしいですか。

(「なし」の声あり)

○会長

よろしければ、本日の議事事項、報告事項は終わりということになります。

このほかにもでもけっこうです。全体を通しまして何か御意見、御質問等ありましたら、挙手にてよろしくお願ひいたします。

(「なし」の声あり)

○会長

よろしいですか。よろしければ、次第の内容は終わりましたので、式次第、進行を事務局にお返しします。

○事務局

仲田会長におかれましては、会議を進行いただきまして、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ております。

小林副会長、よろしくお願ひいたします。

○小林副会長

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、ありがとうございます。

8月22日に粟生線存続検討会議というものも開催されまして、料金の値上げであるとか、そんなことも一応やと議論をしようかなというところへ来ているというのを非常にいいことをやり始めたなということで、なかなか結果にどう結び付けるかというのは非常に難しいところはあるんですけども、やはりこういうことは収入の面でも議論していく必要があるのかなという思いはしております。

さきほど国交省のかたからいただきました補助制度、これはぜひ神戸電鉄粟生線活性化協議会でも活用していただいて、取組を進めていただきたいなというのと、やっぱりこの粟生線サポーターズくらぶも、ちょっと低調になりつつあります。そういうことも含めて、この近江鉄道の視察というのも、ぜひ一回それをしていただいたらなということは、今ちょっと思ったところです。ほかの鉄道がどういう取組をしてるかということも見て、粟生線はどうそれを取り入れて、どんな展開をしていくかということは必要かなと思います。

ちょっと雑談になりますけど、さきほど19日の小野まつりの話があったんですけど、予定外に想定外の人が来まして、道路に全部敷物を敷いて陣取りするわけですね。それで、私、鈴蘭台の知り合いから連絡があって、小林さん、小野まつりに行くねんけど、駐車場、どこへ入れたらいいと言うから、いや、駐車場はあるでって。イオンとか、いろんなところあるけど、入れたら帰りは2時間、3時間出れないよという話で。じゃあ、どうしたらいいと言うから、恵比須の駅か、広野ゴルフ場前に駐車場あるから、そこに入れて、それで電車に乗ってってくれと言いました。よう考えたら、あなた、鈴蘭台やったら、そこまで、鈴蘭台の駅から電車で行ったらと言ったら、本当だねと言うて。それで、鈴蘭台から来られたんです。花火のベストポジションを教えてと行って、教えて、来たら、すぐ陣取って、屋台村へ行きなさいという指示もして、屋台村でこうで、次、行こう思うたら、もう屋台村は入場制限がかかって、道の周りは、今まで、道の3分の1は通路で通れたんですが、その日はもう全く通れず。一番お叱りを受けたのは、帰りに言われたとおりに帰ったら、電鉄の駅で入場制限かかって、何か帰る

のに電車に乗るのに並ばされて、あんなん初めてやというて苦情と、それを聞いて非常にうれしかったですけども、そんな話がちょっと最近ありました。ちょっと報告をさせていただきました。

いろいろと議論していただきましたように、これからもまだまだ継続して取り組まなければならないこの神戸電鉄粟生線活性化協議会、ぜひ皆様がたのお力をいただきながら進めていきたいと感じておりますので、またどうぞよろしく願います。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、これをもちまして第50回神戸電鉄粟生線活性化協議会を閉会いたします。

次回の協議会の開催につきましては、12月頃から1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ございますが、どうぞその際には御参集を賜りますよう、よろしく願います。

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等について、なにとぞ御協力を賜りますよう、よろしく願います。

本日は誠にありがとうございました。