

第55回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：令和7年9月22日（月）
午後2時10分～午後3時40分
場所：三木市立教育センター 4階 大研修室

○事務局

第55回目となります神戸電鉄粟生線活性化協議会を開催いたします。

本日は、何かとお忙しい中、お集まりいただきまして、ありがとうございます。

私は、協議会の事務局を務めております三木市都市整備部交通政策課長の●●と申します。どうぞよろしくお願ひいたします。

それでは、開会に当たりまして、協議会の会長でございます●●三木市長から御挨拶を申し上げます。

○会長

皆さん、こんにちは。

土日と連休の間ということで、出やすかったのか、出にくかったのか、ちょっと分かりませんけども、こういう日程の設定になりました。神戸電鉄粟生線協議会第55回目の開催となります。皆様がたには、本当に公私御多忙の中、この協議会に御参加いただきまして、会長としてまず厚く御礼申し上げます。

今年度は、第1回目、5月に開催をさせていただき、6年度、前年度の会計報告、事業報告、そして今年度の事業計画、予算等を審議していただきました。本年度2回目となる本日の協議会におきましては、式次第に書いておりますように、粟生線活性化の取組に対する支援に関する国要望について御審議いただくことになっております。

また、併せて、令和4年12月に策定しました神戸電鉄粟生線地域公共交通計画、令和9年度末までの5か年計画であります、このときにつくりました計画の数値目標に対する令和6年度の実績及び評価についてのほか、恒例となっております粟生線の利用状況、また本年度の協議会事業について御報告をさせていただきます。

直近の話題として、利用促進につながるものとして、小野市では8月16、17日に小野まつり、三木市では8月23日にみつきい夏まつりを開催いたしました。また、11月1日、2日は、三木金物まつりの開催も予定しておりますので、粟生線の利用でまた皆様もお越しいただければというふうに思っております。

あらためまして、本協議会におきましても、引き続きこの会の趣旨であります行政、交通事業者、地域住民等の関係者が一体となって、粟生線地域公共交通計画に基づく事業を着実に推進し、粟生線エリアの活性化に向けた取組を進めてまいりたいと思いますので、今日も忌憚のない御意見をお聞かせいただければと思っております。どうか最後までよろしく申し上げ、主催者の挨拶とさせていただきます。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、続きまして、会議の次第の2、委員の紹介に移らせていただきます。

お手元にお配りしております資料の一番後ろにつけております協議会の規約というホッチキスどめの資料を御覧いただけますでしょうか。

その協議会の規約の4ページ目に別表1ということで名簿をつけさせていただいております。そちらに基づきまして紹介させていただきます。

なお、前回の協議会から委員の変更はございませんが、本日、代理で御出席いただいている方たちもおられますので、御紹介させていただきたいと考えております。

本日、県立三木東・三木総合高等学校の●●委員に代わりまして、●●教頭に御出席いただいております。

○●●委員代理

よろしくお願ひします。

○事務局

よろしくお願ひします。

続きまして、オブザーバー、下のほうの表ですけれども、オブザーバーの●●様の代理といたしまして、専門官の●●様にお越しいただいております。

○●●オブザーバー代理

●●の代理の●●です。どうぞよろしくお願ひします。

○事務局

続きまして、●●様の代理といたしまして、課長補佐の●●様にお越しいただいております。

○●●オブザーバー代理

●●の代理の●●です。よろしくお願ひします。

○事務局

最後に、●●様の代理といたしまして、運輸企画専門官の●●様にお越しいただいております。

○●●オブザーバー代理

●●の代理になります●●です。よろしくお願ひいたします。

○事務局

また、本日、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員におかれましては、あらかじめ欠席の御連絡をいただいておりますことを報告させていただきます。

なお、本日、本協議会の委員25名のうち、出席は18名で、協議会規約の第8条第4項の規定により、本会議は成立しておりますことを報告させていただきます。

それでは、ここからの進行につきましては、●●会長にお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひいたします。

○会長

それでは、私から進めさせていただきます。

会議次第の3番ですね、神戸電鉄粟生線活性化の国要望についてということで、まずは資料1により事務局から説明をお願いします。

○事務局

では、失礼いたします。皆様、あらためましてこんにちは。私は、三木市交通政策課の●●と申します。よろしくお願ひいたします。

資料1につきまして、私のほうから御説明させていただきます。以下、着座にて失礼いたします。

そうしますと、右肩に資料1クリップどめをしております資料をお手元に御準備をお願いいたします。

クリップでまとめております資料の構成といたしましては、まず1枚目、右肩に資料1とござ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についてといった資料でございます。続きまして、国への要望書の現段階での案ということで、ホッチキスどめの資料を御用意しております。それから、右肩に資料1別紙と記載している資料3つのものをクリップでまとめさせていただいております。もし資料の過不足等がございましたら、後ほど事務局まで御連絡ください。よろしくお願ひいたします。

そうしますと、資料1、御説明をさせていただきます。

内容といたしましては、神戸電鉄栗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ことでございまして、その要望する内容が右肩資料1の内容となってございます。

要望は、大きく5つ上げてございまして、要望の1点目、まず（1）のところでございますけれども、少子・高齢化ですとか、人口減少の進展等に加えまして、昨今ありました新型コロナウイルスの影響による社会情勢の変化によって利用者数が激減しております。それが元に復することが困難と見込まれるような鉄道事業者の厳しい経営環境を踏まえまして、栗生線の運行継続を可能とするような長期的視野に立った財政支援を求めるといった内容が（1）の内容でございます。

その下に片仮名でアトイとございますけれども、アにつきましては、運行サービス水準の確保に必要な経費に対する支援ですとか、直接的に即効性の高い財政支援を求めるといった内容となってございます。

それから、その下のイにつきましては、神戸電鉄栗生線が割安な通学定期運賃で運行されているほか、障がい者におかれまして、特別割引運賃で運行されております。こうした通学定期ですか障がい者割引などの社会政策に係る費用を負担されている鉄道に対しての財政支援を求めるといったような内容となってございます。

それから、その下、要望の2点目、（2）でございます。

要望2つ目といたしましては、栗生線の安全運行に必要な予算の確保ということで、神戸電鉄様においてこれから車両の新造更新への投資も再開される御予定もございますので、今後より多くの財政支援が必要となってきますことから、鉄道安全輸送設備等の整備に対する支援制度の堅持、それから拡充を求めていくといったような内容となってございます。

それから、その下、要望の3点目、（3）でございますけれども、人員確保への環境整備等及び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ございます。

内容といたしましては、運行サービス水準の確保のために、人員確保への取組による支援に、現在も国のほうでも努めさせていただいているところではございますけれども、引き続き努めていただくことと併せて、人材育成での支援制度の整備、それから充実、更には神戸電鉄さんにおかれますDX化による効率化、省力化に関する取組への支援を求めていくといった内容が（3）の3つ目でございます。

資料裏側に進めていただきまして、要望の4点目、（4）ですけれども、粟生線の防災機能強化に対する支援ということでございます。

近年、激甚化、頻発化しております自然災害への対策、それから災害復旧に対する支援といったものを求めるような内容となってございます。

それから、一番最後、要望5点目、（5）でございますけれども、こちらは、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。

こちらの協議会では、令和4年に策定いたしました神戸電鉄粟生線地域公共交通計画というものがございますけれども、そちらに基づくような事業推進への支援を求めていくような内容となってございます。

要望の内容としては、大きい5つの内容は以上でございます。

続きまして、資料1の別紙をお手元に御用意いただければと思います。

さきほど要望事項の中で（2）のところでございました鉄道安全輸送設備等整備事業補助金といったような表現をさせていただきましたけれども、その内容と、これから補助金の推移をまとめた資料が資料1の別紙となってございます。

これから、今年度もそうですけれども、神戸電鉄さんにおかれまして、車両の新造更新を予定されておりまして、これから数年にわたって車両を更新していく予定と聞いておりますので、令和7年度、更には令和8年度以降、補助額が大きくなっていくといったような状況が見ていただけるかと思います。

資料最後にはなりますけれども、要望書の案ということで、ホッチキスどめの資料を御用意させていただいております。要望する内容といたしましては、さきほど御説明させていただきました5つの項目を要望する内容がございますけれども、その要望5つに加えまして、粟生線の概要等にも触れている資料となりますので、こちらにつきましては、またお時間あるときにお目通しいただければというふうに思っております。

非常に簡単ではございますけれども、国への要望事項についての御説明は以上とさせていただきます。

○会長

はい、ありがとうございました。

私が確認をさせていただきます。資料1の2番の粟生線の安全運行（2）です。必要な予算の確保で、さきほど出てました車両の新造更新を含む安全運行に必要な予算の確保ということ記載があります。さきほどの資料1の別紙では、車両の新造更新を令和7年度

からこうして進めているんで、令和6年度、7億1,400万だったのが、令和7年度12億、令和8年度、約13億となっているという理解でよろしいでしょうかね。

○事務局

はい、そのとおりでございます。

○会長

はい。そしてもう一つ、その下ですね。資料1に戻っていただきまして、人材確保のところで、これも新たな項目だと思うんですが、さきほど人材育成への支援制度の確保、更には、充実に努めることということは、2ページほどめくっていただいた要望書の2ページの真ん中辺、人員不足への対応及びDX化の推進についてというところに、上から2行目ぐらいですか、早期の人員確保は喫緊の課題と言わざるを得ませんと。更に、採用後も運転業務に従事するためには、運転士の免許取得も必要となることから、鉄道事業者において云々云々という文字が新たに追加されているということでよろしいですかね。

○事務局

はい、そのとおりでございます。

○会長

ありがとうございます。

ということで、新たに車両の新造更新、人材育成への支援制度という言葉が入っているということで、これについて、何か御意見、御質問、又は、よく分からぬんで教えてというのがありましたら、お気軽に挙手にてお願いをいたします。マイクをお持ちしていきます。

いいですかね。

●●さん、どうぞ。マイクをお願いします。

○●●委員

神戸市都市局の●●です。よろしくお願いします。

鉄道事業の人材育成の件なんですけども、私たち仕事でバスの事業者のかたがたと話をしていましたら、今、非常に人手不足で、高校を卒業したかたをすぐにできるだけ採用して、1年ぐらいたつたら2種免許が取得できて、そこから運転士になるというようなお話を聞くんですけども、鉄道事業者の採用の確保の取組について、具体的に知らないので、教えてほしい。

○会長

●●委員、いいですか。はい。

○●●委員

鉄道の現況、運転士であるとか、線路とか電車線のメンテナンスをしている人間を鉄道の現業人員というふうに言っていますけれども、基本的にはこれまで高卒のかたを中心にして採用をしてございました。運転手になるに当たっては、いきなり運転手ということではなくて、駅の業務に従事をしていただいて、沿線について御理解をまずいただく。並びに、接客を学んでいただくということで、それを数年間した後に、運転手の教習に入るというような流れで運転士の育成を今までしてきておりました。

ただ、最近は、なかなか高校生が取れないというようなことで、かなり門戸を開きました、専門学校、もしくは大卒のかたにまで門戸を開いて採用をするようにしています。また、中途採用についても、通年採用をしておるというような状況でございます。

ただ、それでもなかなか運転士並びに鉄道の施設の補修要員については、必要人員にまだ達してなくて、まだ欠員が出ておるというような状況でございます。

また、昨今については、若いかたが二、三年で辞めてしまわれるということが頻繁に起こってございまして。運転士の免許を取得するのにも、マンツーマンでほぼ1年近く教習をしないといけないというような状況で人を育てるんですけれども、なかなか免許を取つてすぐに辞めてしまうというような状況になってしまっていまして、非常に経費的にも厳しい状況になってございます。

ただ、少しでも採用を有利にするというようなことで、今年度については、電車も走らせておりますけれども、円谷プロダクションと提携をいたしまして、ウルトラマン列車ということで採用の強化にウルトラマンを活用させていただいて、そういう話題を振りまきながら、できるだけ広域のかたに注目をしていただいて、採用に臨んでいただけるようというようなことで、最近そういうような試みもやっておるというところでございます。

○会長

ありがとうございます。

いかがでしょう。

○●●委員

ありがとうございます。

具体的に国に対して人材育成の支援制度の確保とか充実を求めるということなんですが、新しく採用される、採用しやすいように、何か職場環境の改善を求めていくとか、

そういうことをターゲットにするというのは一般的なんでしょうか。

あと、具体的にどれぐらいの人数の運転士のかたが神戸電鉄さんにおいて足りてないのかというようなことがもし支障がないんでしたら、教えていただきたいなと思います。

○会長

どうぞ。

○●●委員

今、国のはうでも人員を育てる教育について、一部補助を創設していただいているような状況になってますので、そういうものの継続、あるいは拡充というようなものをお願いできたらしていただきたいなと思いますし、人員の不足については、今、運転手についても、十数名の欠員が生じておるというような状況でございますので、非常にやりくりに困っておるということで、駅に従事しておって、かつては運転士をしておった助役さんなんかも、一部運転に従事していただくというようなことで、今、対応を何とかしておるというようなところでございます。

○会長

よろしいですか。

では、今度、国に行かせていただくときには文章はこれでいいのかもしれませんけど、あとまた事務局と詰めていただいて、人数ですね、ここまで十数名と言うのかということ。あと、さきほど出ました職場改善、働きやすい環境、あとは、さきほど申しました国要望書の本文の2ページに出ています免許取得も必要となることからということは、これは免許代の補助的な意味もあろうかと思いますので、また具体的に事務局と詰めていただいて、要望させていただきたいと思います。

御意見ありましたら、お気軽に手を上げていただいたら。いかがでしょうか。

(「なし」の声あり)

○会長

ないようでしたら、次に移らさせていただきます。

報告事項に入ります。まずは、さきほど申し上げました地域公共交通計画の数値目標について、令和6年度の実績及び評価等について、事務局から報告をお願いします。

○事務局

では、失礼いたします。引き続き●●のはうから資料2に基づきまして、御説明をさせていただきます。

資料2をお手元に御準備をお願いいたします。A3横長の資料となっておるかと思います。

では、御説明に入らせていただきますが、このまます資料2でございますけれども、令和4年に策定いたしました神戸電鉄粟生線地域公共交通計画において定めました目標数値に對します令和4年度から令和6年度までの進捗状況をお示ししたような表となってございます。

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画では、住む人、訪れる人が快適に利用でき、まちづくりとともに発展する持続可能な公共交通の創造、みんなで考え、明日につなぐ未来へのチャレンジという目標理念の下、その達成に向けた基本方針というものを3つ掲げております。それがお手元の表で行きますと、列の一番左側にございます基本方針1から3ということになってございます。

それから、表で行きますと、その基本方針のすぐ右隣には、それぞれの基本方針に沿った形で定めた施策ですか、事業について定めている指標、そこから少し右に目を移していただきますと、表真ん中あたりでございますけれども、それぞれの項目に対する目標値といったところの記載がございます。

それから、その指標と目標値の間に令和3年度という現況値、それから令和4年度、5年度、6年度というふうに実績値をそれぞれ記載している表となってございます。

項目自体はたくさんございますけれども、主なものに絞りながら主に評価と今後の取組等というところ、表で行きますと、一番右側になりますけれども、こちらを中心に御説明をさせていただきますので、よろしくお願ひいたします。

それでは、基本方針1の①及び②ということでございまして、それぞれ指標で行きますと、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ったところ、それから②番の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といったところでございますけれども、右に目を移していただきまして、評価・今後の取組等というところの太字のところでございますけれども、まず①の車両新造更新につきましては、今年度、令和7年度以降、隨時導入を予定されておるといったところでございます。

そのことから、その下の②のところの太字でございますけれども、予算等もこれから上がっていくような状況がございますので、引き続き協議会としても国への要望活動を行つてまいりたい、そんなところで記載をさせていただいております。

それから、表で行きますと、そのすぐ下、③時間貸パーク・アンド・ライド駐車場の年間利用者数でございます。こちらは、評価・今後の取組等のところになりますけれども、令和9年度の目標達成に必要な利用者数は、令和3年からプラス3, 100人。増加率で行きますと、プラス27.9%の増加率を目指した目標値となっていました。

それに対しまして、令和6年度の実績値は令和3年度からプラス4, 500人といったところで、プラス40.5%の増加率でございましたので、達成率は110%となってございます。

4つほどございますが、2つ目の記載にまいりますけれども、令和3年度から令和6年度にかけての栗生線の実利用者数の増加率は、12%の増加でございました。それに対しまして、パーク・アンド・ライドの利用者数は40%増加しているといったような傾向もございますので、実利用者数の増加を上回るようなペースでパーク・アンド・ライドの利用者数の伸びがみられるといったところでございます。

それから、点3つ目でございますけれども、実は昨年度、小野駅前第1、第2駐車場のキャッシュレス等も含めたリニューアルキャンペーンといったものを実施いたしました。その小野駅前第1、第2駐車場の利用実績で行きますと、令和6年度のパーク・アンド・ライドの利用者数は2か所合計で2, 824名の御利用があったということなんですけれども、これは、令和元年度、コロナ禍前にはまだまだ及ばないところではありますが、令和5年度と比べますと、21%ほど利用が伸びているといったような結果でございました。

キャッシュレス化の拡充に加えまして、昨年度キャッシュレス決済のポイント付与キャンペーンといったところの取組をしたところも一つつながっているのではないかというふうに考えているところでございます。

それから、説明を進めますけれども、その下、基本方針2の①-1から①-3までのところでございますが、こちらは、アクセスバスと鉄道の待ち時間がどれぐらいあるかといったところの数字を記載しております。

この内容といたしまして、主にでは鉄道のダイヤ改正ですか、バスのダイヤ改正によって時間が変動しているところではございますけれども、大きく何か取組があつて数字が変動しているといったわけではないということだけ御注意いただければということで補足させていただきます。

それから、その下、基本方針2の②ということでございますけれども、工業団地の従業

者数でございます。

こちらは、目標値、令和3年度からプラス300人の増加、増加率で行きますと1.7%のプラスに対しまして、昨年度の実績、令和6年度の実績は、プラス400人ということで、増加率で行くと2.3%の増といったところでございました。達成率で行きますと、101%の達成率といったところでございます。

実績値に対する評価・今後の取組等の点3つあるうちの点2つ目に記載をさせていただいておりますけれども、神戸の複合産業団地最寄り駅であります木津駅の利用者数を見ますと、令和6年度は46万2,000人ということで、コロナ禍以前を26%上回るような利用者数の実績となっておりまして、こういった従業者数の増加が粟生線利用に寄与しているものではないかと考えているところでございます。

それから、その下、③観光の入込客数ということでございますけれども、こちら、三木市と小野市、合わせたような数字となってございますけれども、令和4年度、5年度までは増加の傾向があったものの、令和6年度の実績だけを見ますと、少し下降トレンドになったような傾向がございますので、引き続き来年度以降もこの数字を注視していく必要があるかと考えているところでございます。

それから、一番下、基本方針3の①から③まででございますけれども、こちら、粟生線の実利用者数等を記載しているような項目となっておりますけれども、まず①の鉄道実利用者数のところからまいりますが、令和9年度の目標達成に必要な利用者数、令和3年度からプラス73万人、増加率で行くと、プラスの11.6%に対しまして、令和6年度実績はプラス79万人、プラス12.6%の増ということで、達成率は101%となりました。

ただ、その下、②、③のところの実績値のところを御覧いただきますと、②の定期利用のところは、目標値370万人に対して、実績値が382万人ということで目標を達成している状況ではございましたけれども、その下、③の定期外のところを御覧いただきますと、目標値330万人に対して、令和6年度実績は324万人ということで、内訳で見ますと、定期外の利用が目標はまだ達成できていない状況だったといった内容でございました。

そのことから、③の一番下に、評価・今後の取組等の一番下のところに太字で記載しておりますけれども、今後はこの定期外の利用促進策の一つとして、粟生線のサイクルトレインということで、自転車をそのまま乗せる取組を、一日限りの特別列車という形ではな

くて、恒常的な取組となるような実証実験を重ねながら、課題を整理したり、解決していくながら、サイクリングとの連携によって利用促進を図っていきたいというふうに考えております。

簡単ではございますけれども、資料2の御説明は以上でございます。

○会長

はい、ありがとうございました。

それでは、この目標に対する令和6年度の実績値及び評価等について、御意見、御質問がありましたら、挙手にてお願いをいたします。

どうぞ。

○●●委員

すみません、●●でございます。

ちょっと聞きにくいくことかもしれないですけれども、まず、基本方針1のパーク・アンド・ライドのところで、さきほどパーク・アンド・ライド、増えましたという報告、目標に達成しましたということだったんですけども、こちら、内訳を見ますと、パーク・アンド・ライドは実際40%、増えたのは、ということに対して、利用者の増加率はそこまでは行ってないという報告がありました。パーク・アンド・ライドが増えたから、神戸電鉄の利用者が必ずしも増えてないというふうに聞こえてくるんですけども、これについて、駐車場を利用していただいただけでも事業が、採算性が上がっているのか、そういうことがあるのか、それとも、増えたけれども、そこまで電鉄の利用者が増えてないという評価をするのか、どう理解したらいいかという点について、答えていただきたいんですけども。

○会長

事務局、どうぞ。

○事務局

明確な回答ができるかどうか分からぬところがあるんですけども、パーク・アンド・ライドの利用者数のところで行くと、駅の利用者数に対して、要はサービス券ですね、割引の制度がパーク・アンド・ライド駐車場はあるかと思うんですけども、それを利用されたかたというのが何人かといったような数字を基に算出しておりますので、それが駅の利用者数が伸びているから、それに伴ってサービス券の利用も伸びてますというところも一つあると思うんですけども、ただ、全員が全員サービス利用をされているのかも見えな

いところが正直あるので、なかなかその要因分析というか、どういうところに採算があるかというところまで、分析ができていないという状況でございます。

○会長

何か神戸電鉄さん、補足というか、ありましたら。

○●●委員

さきほど事務局で御説明いただいたように、駐車場の御利用のかたの利用のかたを人を追いかけてずっと落ちてきているわけではなくて、サービス券を利用されたかどうかだけで鉄道を利用されたというふうに取っていますので、実はそのサービス券を利用されずに乗られてるかたもおられますので、そこの人の割合というのがつかめてないので、実際はどうなのかというのが実態としては正直つかめていません。ただ、利用については、右肩上がりで上がってきてくれるというところかなと思ってございます。

○会長

ありがとうございます。

よろしいですか、はい。

ほかに御質問ありますでしょうか。

余談ですが、私も選挙をずっとやっていまして、今回はそうじゃないんですけど、前回も前々回もその前も、いわゆる恵比須駅前を選挙で使わせていただいておりましたので、例えば投票日であるとか、選挙事務所で会議するというと、みんなそこに止めますので、電車に乗ってないという場合もありますので、そういう例もあるということで紹介だけさせていただきました。

ほかに御質問、御意見ございますでしょうか。

はい、どうぞ。

○●●委員

質問というよりは、次、また新しい計画を議論することになると思いますので、今のパーク・アンド・ライドのあたりをどうやって調査するのか、少し設計を神戸電鉄さんとか、沿線の各市とで相談しながら、その調査の枠組みをつくって、ある程度捉えられるようにして、次の計画にその情報をどう生かしていくかするような形にぜひともしていただきたいなど、これはその要望というか、お願いをしたいと思ってます。

それと、もう一つ、定期外がそこまで伸びなかつたんですけど、定期のほうが伸びてるということで、これ、定期も実利用者の数字ですよね。

○●●委員

ここにお示ししているのは、次の数字のところでも御説明しようかなと思ってたんですけども、特に令和6年度につきましては、令和6年度4月末に回数券を廃止させていただいてますので、回数券については、定期外のほうにカウントされますけれども、回数券がなくなりましたので、回数券を御利用だったお客様については、大部分の比率で定期のほうに移っておるのかなというふうに見ておりまして、その分、定期が令和6年度については伸びておるんですけども、定期外の伸びがもう一つというような、そういう令和6年度については特殊要因が入っておるということで御理解をいただけたらというふうに思います。

○●●委員

御説明ありがとうございます。

もちろんその辺があると思うんですけども、定期を買えるほど回数券利用してた人がそんなにたくさんいるのかなという気もちょっとしないでもないんですが、そこは分からぬんですか、はい。

○会長

ほかに何かありましたら、挙手にてお願いします。

(「なし」の声あり)

○会長

では、一旦ないようですので、まずは次に移らさせていただきます。

2番目の粟生線利用状況、3番、経営状況について、神戸電鉄様からお願ひします。

○●●委員

神戸電鉄、●●でございます。

平素は弊社事業に御理解と御支援を賜っておりますこと、あらためてここでお礼申し上げます。どうもありがとうございます。

以後については、着座にて御説明させていただきます。

それでは、まず資料3、粟生線の利用状況について、資料に基づいて御説明をさせていただきます。

毎回、出させていただいている資料でございますけれども、まず1ページ目ですね、各月の年度ごとの利用状況について、上が実数、それから下が25年度と各年度を比較した数字ということで示してございます。

2ページ目の左の表にそれの4月から8月の累計ということでお示しをさせていただい
てます。また、その右側の表については、その内訳ということで、定期と定期外とい
うことに分けてお示しをしておるというところでございます。

2ページ目の左の表を見ていただきますと、コロナが2019年に発生をしまして、大
きく利用人員については落ち込んだというところでございますけれども、それ以降につい
ては、順調に回復をしてまいりました。ただ、ここ25年と24年を比較しますと、プラ
スの0.4というようなことで、ほぼ伸びがなくなってきておるということで、この数字
からも、コロナの回復についてはもうほぼ終わりに近づいておるというふうに見ておりま
す。

ただ、この表の一番下、19年度の比較でいいますと、マイナス11.5%というよ
うな数字になっておりますので、やはりコロナ前までの利用者数には到底届かないよ
うな状
況になっておるということがこの数字から見ていただけると思います。

また、さきほど説明しましたけれども、定期と定期外については、コロナの後、定期外
のほうが定期を上回って回復をずっとしてきよったというような状況なんですが、2
4年度については、定期外については、若干ですけどマイナスになっておる。定期につい
てはプラスというようなことで、多少回数券の影響なんかあって、定期が増えてるのか
など。

それと、定期については、神戸市さんの学生定期が無料になっておるというよ
うなこと
で、学生定期も増えておるというようなこともございまして、定期については、プラス要
因があつて、大きく伸ばしておるというよ
うな状況でございます。

それから、続きまして3ページ目でございます。

3ページ目につきましては、各線のどういう利用をされておるかということと、それか
ら各駅がどういう利用人員になっているかということでお示しをしております。それか
ら、色のついているところが各市ごとに集計したものということで、割合でいいます
と、神戸市さんが46.8%、三木市さんが36%、小野市さんが17.2%とい
うことで、この比率については、ここ例年、ほぼ変わっていないというよ
うな比率であるとい
うところでございます。

それから、4ページ目に3ページ目に示しました利用人員についての比率という形でお
示しをさせていただいております。これを見させていただきますと、青のほうで示してお
ります神戸市内については、プラス1%とい
うことで、それなりに伸びておるとい
うこと

です。さきほども申しましたように、通学定期の無償化という影響も多少あるかなというふうに推察をしてございます。

それから、利用人員のところでいいますと、栄駅から西については、少しマイナスが目立つというような状況になってきております。ただ、その中でも小野駅の4, 400、それから粟生の1, 700というようなところが少しプラスの要因として目立つところではございますけれども、これについては、8月にありました小野まつりの影響が大きいということで、加古川線沿線から乗り継いで来られるかたが、前年に比べておられたということでプラスになっているというようなところでございます。

それから、最初に挙げた木津駅でございますけど、木津駅の伸びについては、去年がかなり大きく伸びたというようなことで、今年については、若干伸びが落ち着いてきておるというような状況であるというところでございます。

それから、栄以西で三木駅についてもプラスになってございますけれども、これについては、三木市様の増便の効果もあり、全体的に、微増でありますが、増加傾向にあるというふうに言えるかと思います。

あと、樫山駅の減少がマイナス5. 9%というふうになってございますけれども、この駅については、工業団地へのお勤めの外国人のかたの御利用が多い駅ということでございまして、定期、定期外ともに減少しており、これらの外国人のかたがたの雇用状況や通勤方法の変化があったのではないかというふうに見ておるところでございます。

それから、藍那駅については、プラス13%ということで、大きな数字になっておりますけれども、こここの駅については、母数が少ないというようなことで、原因の特定については至っていないというような状況でございます。

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

続きまして、資料4でございます。

粟生線の収入と経営状況についてということで、これまで資料3の沿線の利用者数のみ御説明をさせていただいておりました。これまで、利用人員とほぼ運輸収入が同じような傾向にある。当然、運賃もえておりませんので、利用状況が変化すれば、収入についても、同じように変化するであろうということで利用人員について御説明をさせていただいておりましたけれども、この1月に運賃改定を実施させていただきましたので、運賃改定による収入の影響もあるだろうということで、利用人員だけではその実態が今後つかみ

ににくいというようなこともあって、収入について、あるいは利益についても御説明したほうが望ましいのではないかというようなことで、今回からこういう形でお示しをさせていただきたいなと思っております。

それから、またさきほどもありましたように、地域公共交通計画について新たに作成をしていかなければならないというような時期が近づいてきておりますので、正確に栗生線の状況について把握していただくためには、利用人員だけではなくて、収入及び利益についてもお示ししたほうが望ましいのではないかというようなこともあります、今回からこういう形でお示しをさせていただきたいということで準備をさせていただきました。

ここでは、栗生線についてということと、それから全線についてというような形でお示しをさせていただいております。

まず、上に栗生線の今年度の旅客収入と、それから経常利益、それから1日平均の実利乗用者数というような形で、コロナ前の19年と比較するような形でお示しをさせていただいております。

収入については、17億500万円ということで、コロナ前に比べてマイナスの2%ということです。経常利益については、残念ながら6億5,600万の赤字であるというような状況でございます。

それと、全線については、旅客収入については、85億4,600万ということで、これについてもコロナ前から比べると、2.3%減少をしておるというところでございます。それから、経常利益については、1億9,000万円というような状況でございます。

2024年度につきましては、1月の中頃に運賃改定をしましたので、影響については、2か月ちょっとの影響ということで、運賃改定の影響がフル寄与している数字ではないということでございますけれども、一応こういう形で御説明をさせていただいております。また、来年度につきましては、フル寄与するような形になりますので、運輸収入についても、収支の改善についても、これ以上の数字になるかなというふうに思ってございます。

簡単ですが、説明については以上でございます。

○会長

はい、ありがとうございます。

一番下に書いてある運賃改定の影響、1月19日以降ですから、2か月と10日ぐらい

ということですね。分かりました。実質の運賃改定の影響が見えるのは来年度ということになろうかと思いますが、これについて御意見、御質問がございましたら、挙手にてお願ひいたします。

はい、どうぞ。

○●●委員

神戸市の●●です。

資料4の経営状況に関しましてですけども、さきほど神戸電鉄さんから2024年度は運賃改定の影響が2か月ある、それを含んでるということでした。運賃改定するに当たっては、国の方にも将来の見込みなんかを届けられてるというふうに記憶してるんですが、2025年度、今年度の収支の見込みについては、今現在、どのような見込みであるかということを教えていただきたいんですけども。

○会長

はい、どうぞ。

○●●委員

それでは、路線別の収支については、あまり公表させていただいてないので、既存の数値から推察できるものについて御説明をさせていただきますと、2024年度の運賃改定による増収効果というものが、全線では1億2,000万円、運賃改定の影響がございました。したがいまして、2024年の収入が85億4,000万円でございますので、ここから1億2,000万円を引きますと、84億2,000万円、これが運賃改定の影響がない収入ということになります。運賃の改定率が約10%でございますので、2025年の影響については、この10%分、要するに84億の収入に対して10%ですので、8億4,000万増収になるというところでございます。ですので、全線でいうと、85億4,000万にプラス8億4,000万ぐらいの増収になるだろうというふうに今、見てございます。

同じように計算をしますと、栗生線の増収額については、約1億4,000万円の増収が見込めるだろうというふうに今考えておりますので、2024年の収入が17億でございますので、それに1億4,000万プラスになるというふうに考えていただければというふうに思います。

それと、ただ単純に収入が上がりますので、その分、利益が上がるということで、費用のほうは、全く前年と同じというようなことであれば、さきほど申しました数字がそのまま

ま利益の上積みになるということになりますけれども、実際問題、さきほど人員の確保で大変と御説明させていただきましたけれども、人員を引き止めようすると、やはり賃金もそれなりに上げていかないといけないということで、2025年からは、少し賃金も改良をいたしまして、そういうふうなところも含めて、人件費も上がってございます。

それから、物価も上がっておりまして、修繕、あるいは改良する工事費もそれに伴って上がっておるというような状況です。更に、金利も上がっておりまして、資金調達に当たっても、金利が上がってきてているということで、費用についても人件費、物の値段、それから金利というようなことで、この3大増額があるというようなことで、少しその分が丸々増収の分が利益にはつながらないというようなことになろうかなというふうに思いますけれども。そういうような形で、増収は見込めるものの、多少、費用も増加になるというような状況であるということでございます。

○会長

はい、どうぞ。

○●●委員

ありがとうございます。

運賃改定によって8億ぐらいですか、増収するということでお伺いしました。利用者の減とか、人件費とかそういったものが今後増えていくと。利用者の減については、神戸電鉄全体の利用者が減っていってると理解していますので、今後も運賃収入というのは減少していくことと、あとは人件費であるとか、あと借入利息とかですね、そういったものも今後高止まりというか、増加していくというようなことを踏まえますと、今回の運賃収入、運賃改定による増収の約8億というのは、今後どれくらいの期間、その増収効果というのが維持できるのかなというのを関心がありまして、教えていただけますでしょうか。

○●●委員

正確な数字は難しいところがありますけれども、物価についても、人件費についても、金利についても、なかなか下がるという傾向にはまずないかなというふうに思ってます。それから、利用者数についても、コロナからの回復はあるとはいいうものの、沿線の人口 자체がやはり減少傾向にありますので、それにある程度比例して利用人員についても減少せざるを得ないかなというふうに見ております。そういうことも踏まえて、今回、運賃改定をさせていただいたんですけども、さきほどもありましたように、運賃改定については、

将来の3年間の収支が黒字になるようにというようなことで申請をさせていただいております。ですので、2025年、2026年、27年については、黒字を確保できるような運賃改定幅というようなことで10%ということで運賃改定をさせていただいてます。ですので、シミュレーションなどおりに行きますと、2028年以降については、少し厳しい状況にまたなってくるかなというふうに考えておるというところでございます。

○会長

どうぞ。

○●●委員

すみません、これで最後にしたいと思いますけども、3年間で今回の1月の運賃改定の増収効果が保たれて、その後は厳しい状況というふうにお伺いしたんですけども、その場合は、あれですか、また更に運賃の改定とか、そういうふうにつながっていく可能性があるんでしょうか。また、運賃を値上げしますと、当然利用者の人にとっては、どんどんどんどん運賃が上がって、神鉄さんそのものを利用しにくくなるということがあります。それで、更に利用者数が減っていくみたいな、そういう悪循環にもつながってくると思うんですけども、そのあたりは会社としてどのようにお考えになってるか、お聞かせいただけますでしょうか。

○●●委員

確かに今、御指摘ありますように、赤字になって、再びまた運賃改定をということになりますと、利用人員がどんどん減っていく中で、負のスパイラルに入ってしまうというような、そういう危惧も我々としては当然ございます。ただ、事業ですので、しかも神戸電鉄ということで、基幹事業が鉄道なので、そのものが赤字になっていきますと、企業自身、あるいは鉄道人員を維持できないというような形になりますので、何らかの形で収支は合わせにいかなければならぬというふうに思ってございます。

ただ、さきほど申しましたように、運賃だけ、要するに御利用者の皆様の負担だけでそれを賄っていけるかというと、なかなか厳しい状況になってくるのかなというふうに思っております。ですので、この場で議論する話でもないかもしれませんけど、やはり私鉄の一部を公のほうで持つていただくというようなことで、公設民営、一般的にいう上下分離というようなもので支えていただく等、今まで以上の何らかの形の御支援をお願いしないといけなくなってしまうのかなというふうに思ってございます。

これは神戸電鉄だけではなくて、日本全国の地方鉄道は同じような問題を少し抱えてお

るというような状況でございます。その中でも、滋賀県では近江鉄道さんが上下分離をされて、今まで赤字で非常に苦しんでおられたところを上下分離によって何とか運営で黒字化になったというようなことで、黒字化によって、より一層サービスが充実していって、というようなところもございますので、地域の公共交通の在り方そのものをどうしていくのかという大きな問題にはなると思いますけれども、どうしても公的なものとして必要である交通機関という認識で皆様もおられると思いますので、今後については、我々も費用削減とか、いろんなところで努力はしてまいりますけれども、今までワンマン化、あるいは駅の無人化ということで、人の削減は相当やってきましたけれども、これ以上の削減といいますと、もう無人運転しかないんですけれども、無人運転するには、沿線の状況、踏切が多いありますとか、用地の敷地のところにフェンスが全部ないとか、いろんな問題がありまして、なかなか無人運転というのは難しいかなというふうに考えておりますので、今以上の人員削減については、難しいことになってこようかなというふうに思いますが、できる限りの費用削減には努めてまいりますけれども、今以上の新たな仕組み、あるいは新たな御支援を何とかお願いできひんかなというふうに思っておるところでございます。

○会長

はい、ありがとうございます。

よろしいでしょうか。はい。

ほかにありますでしょうか。

滋賀県でも●●知事が前回の選挙で交通税ということで公約をたしかされて、任期があると一年ほどですけれども、いろいろ検討されているようです。とはいえ、その任期の後には滋賀県の県会議員選挙があるから、なかなか難しいんじゃないかということもこの前もおっしゃっていましたけど、兵庫県は今、そんなことで議論は。

○●●委員

いや、ないです。

○会長

ないですかね。

どうぞ。

○●●委員

今の御意見ですけど、兵庫県、今のところ交通税での議論は県庁の中でやってることは

ございません。

さきほど、地域公共交通ということで、どうして維持していくんやという根本の話になるんかなというふうに聞いておりました。上下分離したら、何でも解決するもんでないというふうに思ってます。当然、地元の負担というのが出てきますし、自治体が負担するということは、当然皆さんの税金ということになりますので、何らかの負担が当然出てくるということになると、そんなに簡単にできるもんじやないと思ってます。

神戸電鉄の栗生線の活性化協議会ということで、まずは皆さん我が事として、いかに乗るかということをやっていくのがまずは大事なのかなと。そうした上で、どうしようもなかったときには、やはり何か考えていかなあかんのですけれども、今の段階でそれをするしないは、内々にはしてるか分かりませんけれども、それをこの場でやるような議論では私はないと思ってますし、まずは皆さん一生懸命どないしたら維持できるのか、乗っていくのか、我が事としてどうしていくのかというのをまず考えていかなきやいかんというふうに思います。

○会長

ありがとうございます。

これは、乗ってのこそう神戸電鉄のキャッチフレーズのとおり、利用促進の協議会ですので、その辺もあらためて認識をしていただきながら議論を進めたいと思います。

ほかに何か御意見ございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○会長

じゃあ、先に進ませていただきます。

次は、令和7年度の協議会事業について、まず、ア、サイクルトレイン実証実験について、事務局から報告をお願いします。

○事務局

神戸市交通政策課の●●と申します。着座にて説明させていただきます。

資料5、通常列車でのサイクルトレイン実証実験についてでございます。

さきほどありました栗生線の利用促進の一つとして取り組んできているところでございます。

これまで臨時列車を運行してサイクルトレインを実施しましたが、今回は更に一步踏み込んで、通常列車内に自転車を持ち込んで実証実験をし、その効果を検証するというも

のです。

実施期間としては、9月27日、今週土曜日から11月29日の土休日のうち、計8日間、秋の行楽シーズンに合わせて設定しているということでございます。

2番、実施区間ですが、鈴蘭台西口駅から栗生駅区間での以下に書いております駅で乗降可能の駅を定めております。駅構内などを自転車とともに無理なく移動していただける駅を選定しているところでございます。米印のとこに書いておりますけども、対象ダイヤによって運行区間が異なるということでございます。

通常列車では、一般客と自転車が混在するため、車内の安全確保と一般のお客様の理解が必要になることから、事前に実行委員で乗車の調査を行いまして、時間や区間を限定して、比較的乗車数が少ない便を選定して実施するということにしました。

3番の対象者としましては、スポーツバイク、小型自転車をお持ちの15歳以上のかたということで、これについては、選定した駅によっては、多少の階段とか段差があるということで、自力で運べるかたを対象というところで今回は設定しております。

4番目、持込料金につきましては無料でございます。乗車区間の運賃は必要となります。実施期間中はおもてなししきっぷの販売も行っておりますので、こういった御利用、施策を代案とする形での促しを行ってまいります。

5番目、定員でございますが、1列車、1便ですけども、につき自転車2台までということにしております。これも事前予約が必要になりますて、1日12便を予定しております。これが最大で延べ192人が御乗車できるというような状態にしております。

次のページでございます。

電車イメージでございます。左の写真ですね。車内係員を配置するんですが、乗り方ガイドを事前によく読んでいただきて、確認いただいた上で御自身で運んでいただくということにしております。

右の写真ですね。利用者には腕章をしていただきます。それから、自転車の優先座席を設定することにしておりまして、シートの横の手すりに自転車をベルトでしっかりと固定していただくということにしております。

下に書いております沿線の主なサイクルロード、こういったところを回遊していただくということで、栗生線沿線が各市ともサイクリングロードを設けておりまして、それぞれのイベントに合わせてタイアップいろいろな施策をやっておりますので、より多くのかたが御利用いただければと考えております。

今回のサイクルトレインの実証実験結果を踏まえて、課題などを整理して、今後の進め方について検討していくことを考えております。

次のページがポスター、車内広告、それから駅なんかでも掲出しているものでございます。

以上でございます。

○会長

はい、ありがとうございます。

これについて、御意見、御質問がございましたら、挙手にてお願ひいたします。

はい、●●さん、どうぞ。はい、マイク行きます。

○●●委員

今、私、聞き間違いかなと思ったんですけど、自転車は無料なんですか。

○事務局

自転車代は無料なんですけども、御自身の運賃ですね。1人当たりの運賃は払っていただく。

○●●委員

それはもちろん運賃は要りますけど、持ち込むのに、自転車無料というのはおかしくないですか。

○事務局

今回は実験ということで。

○●●委員

実験だから。

○事務局

はい、ということにしております。今後、どれぐらいの金額を取るかというのは、今後検討していくみたいなというふうに思ってます。

○●●委員

それは当然やと思いますよ。意外とオーケストラでもね、コントラバスとか大きいのを持つていくときは、1,000円か2,000円取るんですよ。どこだって。やっぱそこら辺が神戸電鉄はサービスがいいのかどうか分かりませんけど、こういう実証実験でも、やっぱりいただくものはいただかないといけないと思いますけどね。

以上です。

○会長

いかがですか。

○事務局

今回、できるだけたくさんのかたに通常列車というはじめての試みでやる実験ですの
で、そちらのほうに乗っていただくということ。これも今回、駅も限定して。それか
ら、ダイヤも限定してといった利用の少ないところに乗っていただくところで、
そういういた限定されたところでさせていただきました。その中でもできる限りたくさんのかたに乗っていただくということで、運賃面で少し、少し今回自転車の持込み料だけは無料
にするということにさせていただきます。

今後については、●●委員がおっしゃるとおり、持込み料というのは考えていかないと
いけないなと思っておりますので、よろしくお願ひいたします。

○会長

よろしいですか。

○●●委員

もう一つあるんやけどね。

○会長

どうぞ。神戸電鉄さんから。

○●●委員

神戸電鉄でございます。

今回のサービスについては、さきほども言いましたように、実証実験ということでやら
せていただいた。実は、どういうふうなルールで、どういうふうにすれば安全が確保でき
るのかというようなことを、この実証実験の中で確認をしていきたいというふうに思って
ます。ですので、自転車の固定がどうであるとか、そういうことも含めてですね。それか
ら、一般に乗られてるお客様に対する御迷惑にならないのかとか、あるいはどれぐらいの
ニーズがあるのかとかいうようなことをこの実験でもって確認をさせていただきたいとい
うふうに思っております。

そういう実証実験をやった中で、どういうふうにそういうものを導入できるか、あるいは
どういうルールすれば大丈夫なのかというようなことを確認をさせていただくための
取組であるということなので、今回については、無料でというようなことでやらせていた
だきたいというふうに考えております。

○会長

はい、●●さん、どうぞ。マイクがあります。

○●●委員

実証実験と言いますけど、ほかの電鉄でやってるじゃないですか、こういうサイクリング鉄道かな。そういうのをやっぱり参考にされてますでしょう。

○●●委員

はい、参考にはしております。サイクルトレインを導入されてるところといいますのが、大部分が本当に閑散区間。

○●●委員

そうですね。

○●●委員

あまり乗られてないところで利用されますけれども、うちの電車といいますのは、新開地まで入っていく電車ですので、万が一、自転車に乗り込まれたまま新開地まで自転車なんか乗っていかれると、とんでもないことになりますので、そういうところも含めて、しっかりと、どうすれば自転車ととの共有ができるのかというようなことを。要するに、都市部にも電車が入っていく。閑散部にも入ってるというような電車なので、少し普通のサイクルトレインを導入されているような会社さんとは、ちょっと状況が違いますので、そういう意味で……。

○●●委員

それは分かってますよ。

○●●委員

はい。そういう意味で、実験ということでやらせていただいておるというところでございます。

○会長

引き続き何かあれば。階段か何かと。

○●●委員

階段のとこばっかりですよね、栄駅。木幡駅ぐらいじゃないですか、スロープがあるの。そうしたら、それは都市部にそこの部分が大変だろうと思いますけど、まあ、本当に15歳の子供さんからオーケーということは、めちゃくちゃきつい階段を下りて、けがせんような。となると、本当に神戸電鉄の駅員さんが、無人駅が多いですからね。だから、

そこら辺をどうクリアなさるのか見たいなと思います。

○会長

いいえ、見守ってください、どうぞ。

○●●委員

やはり利用できない駅を定めておりますけども、例えば小野駅なんかになると、あれだけの改札が上にあるようなところ、自転車で上がっていただくとしても、上がったはいいわ、下ろすときに落とされたらというようなこともありますので、そういう階段でしか行けないようなところについては、その駅については、サイクルトレインの乗降は御遠慮くださいというので、弊社が乗り込める駅をかなり限定をして、今回実験をさせていただくということでございます。

○会長

今、栄駅の話が出てましたけど、事務局答えられます。

○事務局

はい、●●委員がおっしゃるとおり、階段が数段ございます。今回、本来ならスロープとか、全てついておれば、小学生のお子さんとか、そういったかたにも一緒に家族で来ていただくというのを考えていたんですけども、今すぐにそこをスロープ化するとかはなかなか難しいということもありまして、大人というか、高校生ぐらいのかたがある程度担いでいける階段ぐらいというところで、栄駅を選ばせていただきました。栄駅は、今回、神出山田自転車道のシェアサイクルも一緒にやってるということで、自転車を持ってないかたがそこで降りて、子供さんにそこでレンタル、借りていただいて一緒に行くこともあるので、栄駅はどうしてもやりたいというような神戸市の思いもありまして、させていただいたというところでございます。

○会長

では、初めてのことですので、見守っていただいて、よりいいものにして、更に増収ができるかと思っております。

ほかにございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○会長

では、次に進めさせていただきます。

次、(4)のイ、ウですね。これ、まとめて事務局から報告をお願いします。

○事務局

三木市交通政策課の●●といいます。ここから私のはうが残りの2つ、説明させていただきます。説明のはうは着座にてさせていただきます。

右肩資料6のはうをお願いいたします。

三木駅前時間貸駐車場、小野駅前第1、第2時間貸駐車場におけるキャンペーンについてでございます。

このたび、三木駅前の時間貸駐車場におきまして、キャッシュレス精算機の導入及び駐車場のラップレス化の工事を実施いたします。そのようなリニューアルの周知というのを強化するとともに、粟生線のパーク・アンド・ライド利用を促進するため、小野駅前の第1、第2時間貸駐車場と共に実施するキャンペーンの内容を報告させていただきます。

キャンペーンの期間につきましては、令和7年1月1日土曜日から令和8年1月31日土曜日でございます。キャンペーンの内容につきましては、各種キャッシュレス決済のうち、「P i T a P a」により駐車料金を決済した場合、キャッシュレス決済によるポイントの付与が20倍になるというふうなキャンペーンでございます。なお、通常ですと、100円で1ポイント付与のところを、このキャンペーン期間については、100円で20ポイント付与となるようなキャンペーンでございます。

キャンペーンのチラシにつきましては、この後ろのページにつけさせていただいております1ページが三木駅、2ページ目が小野駅の時間貸駐車場でございます。3ページ目が車内づくり等のポスターでございますので、こちらはまた御確認いただければと思います。

続きまして、引き続きになりますが、資料7、神鉄トレインフェスティバル2025の開催について御説明させていただきます。

この神鉄トレインフェスティバル2025につきまして、開催日は令和7年10月12日、日曜日、午前10時から午後3時でございます。

開催場所につきましては、神戸電鉄鈴蘭台車庫及び、今年度は谷上駅の1、2番線で開催するというものでございます。

開催内容につきましては、特別列車の運行、見津車庫内の車両撮影会であったり、わくわく洗車体験、ちびっこ運転室記念撮影・ちびっこ車掌体験などでございます。

なお、今年度も引き続き協議会ブースにおきましては、兵庫県立三木東・三木総合高校による利用促進活動といたしまして、3年生におきまして地域活性の授業の一環としまして、生徒様が制作していただいた沿線の魅力を伝える動画を協議会として放映するもので

ございます。このような形でイベントも、各種運営にも今後も御協力いただく予定ということで考えております。

なお、神鉄トレインフェスティバルのポスターを後ろにつけさせていただいておりますので、また御確認のほうをお願いいたします。

説明のほうは以上でございます。

○会長

はい、ありがとうございます。

これにつきまして、何か御意見、御質問がございましたら。

よろしいですか。

(「なし」の声あり)

○会長

なければ、突然なんですが、今日は、代理として三木東・三木総合高校教頭先生がお越しにただいてるんで、冒頭、運転士、なかなか高校卒業の子がいないという話がありましたが、そういうのを含め、何か御感想でもありましたら、せっかくですので、よろしくお願いします。

○●●委員代理

失礼します。

運転士がというお話がありましたが、今年の3年生でも、今、185人いるんですが、そのうち就職希望者というのが24人。今の高校の実態というのは、こういうような数字なんですよ。本校は総合学科ということで、進学する生徒も就職する生徒もいる中ではあるんですが、私も三木東高校に勤めて3年目になりますが、3年前のときに35人ぐらいでした。そのあたりのところで数字が推移するなというところが実際です。

本当に就職の求人票も、おととしより去年、去年より今年ということで、かなりいろんな企業さんから求人をいただいているという現状もあって、非常に子供たちもぜいたくな思いと言うたらあれですが、させてもらっています。

また、これは私の個人的なあれですが、私が高校生の頃って、就職するとなったら、勉強が嫌やから就職するとか、あるいは御家庭の事情で就職するとかという話がありました。今、就職する子たちというのは、学校の中でも見てて、すごくしっかりしている子といいますか、何かある程度いろんなことを、先のことをしっかりと考えて、やっぱり就職したいからということで、進路を決める生徒が多い。

もちろん神戸電鉄さんのほうには、本当にお世話になっておりまして、神戸電鉄さんがなければ、三木東高校も総合高校もやっていけない現状です。7クラスとしてこの春、開校したんですけど、実は5クラス分しか生徒は集まっていないんです。これは、ここで言うたらあれですが、本当に北播磨の地域の少子化というのは、本当に歯止めが利かない状態になってきてるなと。それと、いろんな地域へ出ていくというんですかね。私も小野市に住んでおるんで、非常に申し上げにくいことですが、小野市の中学校の生徒さんも神鉄に乗って三木の高校へという感じが今までずっとあったんですが、今、学区が広がったことによって、加古川のほうに川と一緒に下っていくという、そういう動きが、これもう歯止めが利かない状態になってきます。こっちのほうに魅力がないのかというたら、そういうことではないとは思うんですが、いろいろと選択肢が増える中で、加古川の駅を下りて、ちょっと歩いたところの東や西や南や北やという学校のほうに進んでいくとか。

また、先日も東条学園さんのほうにお邪魔したときに聞いてびっくりしたのが、東条のエリアからすると、三木東高校まで、上の丸の駅のところから乗り継いでということで来るんです。そういうルートで今まで来てるんですけども、先般聞いてますと、これも学区での影響もあるんですが、北条高校、加西の北条高校のほうに行く生徒が今、増えてきると。なぜですかと聞くと、中国道の高速バスに乗っていくんだと。厳しいことを言われました。神姫バスで上の丸に来るよりも、中国道で高速バスに乗るほうが便数が多いんすと。

先日、9月頭に警報が出た日があったかと思うんです。あの日、ただ警報が9時過ぎぐらいに解除になりました、本校、規定なんかでいいましたら、朝一定の時間の段階で警報が解除されたら昼から授業をする。実はそのスタイルに本校はなったんです、先日。そうしたときに、12時開始に子供たちが集まろうとしても、公共交通機関が全くなくて来れないとか。神戸電鉄さんも、その時間帯とかやったら、時間がかなり厳しいので、子供たちにはかなり余裕を持って早めに来なさいと。本当やったら、その時間に合わせて10分前にという、ちょうどいいタイミングのダイヤがあったんですが、そこになると、本当に子供たちが混雑が予想されるので、というようなこともったりと。

私が高校生の頃に志染駅とかというようなところは、本当にたくさんの高校生がにぎわってて、当時11クラス、三木東高校もありました。47人、11クラスということで500人を超える。今、三木東高校と三木総合高校が一つの学校として動かしてますが、全校生が580人強というような、3分の1なんです、子供の数が。これがまだもっともつ

とこれからまた減っていくというところで。公共交通機関というのは、我々としては、本當になくてはならない、もうお願ひです、何とか残してくださいというところがあります。

すみません、個人的な話になって申し訳ないんですが、私、多可町の出身でして、私が高校1年生から2年生になるときに、JRの鍛冶屋線という線が廃線になりました。残りの2年間、私は神姫バスに乗って西脇まで出て、そこから加古川線に乗って通うという。自分が選んだんだから、仕方ないだろうと言われたら、それまでなんですが、町からそいやって列車の音が聞こえなくなるというのは、すごい寂しいものというんですかね。今、加古川線の西脇、谷川間が今後どうなっていくかというようなことで、TikTokの中でも活性化協議会の会長さんが何とか残してくださいというしゃべってはる動画がけっこうみんなに何かフォローされてるというところもありますが。

本当にいろんな選択肢とか、時代の流れとかというのは逆らえない、あらがえないものもあるとは思うんですが、ぜひまだこの地域、つくっていく子供たちのために、何とか活性化協議会で存続を御検討いただけたらと思いますし、今、本校としてもできる限りのことを精いっぱい頑張らせてもらおうということで、このトレインフェスティバルの参加でありますとか、またTikTokのほうで三木市の魅力をということで、授業で動画をつくって、それをアップしていってということで。私も知らなかつたようなところのけつこうな町や何かを子供たち、動画をつくって載せてくれてます。ですので、子供たちも頑張ってくれてますので、我々大人としても、ぜひ頑張っていけたらというふうに思ってます。

すみません、長い話になって申し訳ありません。

○会長

いえいえ、突然振って申し訳ありません。ありがとうございました。

○●●委員代理

いいえ、とんでもないです。

○会長

今回は栗生線活性化ということで、それについて議論させていただきました。そこで、さきほど東条の話だとか、かつては、今もそうですが、加西から逆に高速に乗って吉川高校に来られてる子もたくさんいたり。となると、やはりさきほどのバスの時間の兼ね合いもありますので、これはこの議題とはまた別ということで、ここでは議論させていただき

ませんが、ぜひまた広域公共交通になりますので、今もいろいろと尽力していただいてますが、兵庫県さん、また引き続きよろしくお願ひをいたします。

ほかにございますでしょうか。

いいですか。

(「なし」の声あり)

○会長

ないようでしたら、本日の議事事項及び報告事項は全て終了しました。

ほかに、議題には上がってませんが、会議全体を通しまして、何か御意見等ございましたら、よろしくお願ひいたします。

●●さん、今年度から委員になっていただきましたんで、何か一言ありましたら。

○●●委員

ちょっと個人的なことで。神戸電鉄だけに限らないと思うんですけども、私、神戸電鉄の粟生駅に行って、そこからそれこそ北条駅まで行くのに、北条鉄道を使ってるんですけども、現金を持ってなくて、P iT a Paで行けるもんだと思って、そしたらP iT a Paが使えないということで、一旦粟生駅に行って、当然、足がないので、歩いて一番近いセブン-イレブンのとここまで歩いていって、そこで現金を下ろしてきてという、そういう不便な思いをしたということがあって、何かこう、電車と電車をつなぐとか、さっきの東高の先生もおっしゃってたんけども、路線がやっぱりつながらないと、神鉄の利用というのもなくなるし、活性化にもつながらないのではないかなと思います。

○会長

ありがとうございます。貴重な意見、ありがとうございます。

事務局、よう聞いといてくださいね。そのとおりなんです。直通化すればいいんですけどね、なかなかそうはいかんというか。はい、ありがとうございます。

もしないようでしたら、マイクを事務局に返しますが、よろしいですかね。

(「なし」の声あり)

○会長

はい、では、事務局、どうぞ。

○事務局

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、協議会の副会長でございます小野市の●●副市長に御

挨拶をお願いしたいと思います。どうぞよろしくお願ひします。

○●●委員

はい、小野市の●●でございます。

本日はいろいろな御意見、また慎重に御審議いただきまして、ありがとうございます。

私も第5回からこの会議に参加しておるんですけども、今日は本当に様々な意見が出た。また、よい意見も出たなというふうに聞いておりました。話を聞いておりますと、暗い話ばかりで、人口が減る、人口が減ったら乗る人が減る。働く人もいない。料金を上げるしかないじゃないかみたいな形になった。また、そこから料金を上げないためには、公共がどれだけ負担するか、そういう話になってしまって、何だ、この会はというふうに私ちょっとと思ったんですけども、そもそもがやはりいかに神戸電鉄をみんなで利用して残していくかという会であります。

さきほど小野のことで、若干人数が増えてますけれども、これは祭りであったりとかいう御案内がありました。実は小野のほうでは、まず2つ大きなイベントがありまして、春には桜づつみ回廊というところがあって、大体10万人ぐらいのお客さんがお越しになります。小野まつりで15万人ぐらい、今年、13万人だったんですけども、来られます。両方のイベントで共通して行ったことが、もう車で来るのをやめてくださいと。基本的には、駐車場がないので、公共交通機関でお越しくださいというふうに今年度から切り替えました。その結果、渋滞も大分緩和された。来るお客様も若干減りましたが、そういうところもあって、神戸電鉄、それからJRの御利用も若干は増えたんではないかというふうに思います。

なかなか使いましょう、使いましょうだけでは、皆さん、使っていただけないですので、ちょっと力強くという言い方はおかしいんですけども、行政のほうでも使っていただける、神戸電鉄を使っていただけるような工夫をしながら、これも神戸市さんも三木市さんも同じだと思うんですけども、そういう工夫を各自治体でもしておりますので、皆さんがたも御理解いただいて、今後とも神戸電鉄、よく御利用いただけるようにしていただければと思います。

それから、さきほど私、北条鉄道のほうでお話を聞きしたんですけど、私、北条鉄道のほうも取締役になっておりまして、そちらの会合も出ておるんですけども、電子マネーの導入を今後進めていくとしても、それぞれの鉄道によって使えるものが違いますので、

その辺が本来は規格が統一されるというのが一番大事だと思いますので、そういうことも含めて、やはり鉄道系もいろいろな電子マネーがありますので、そういうものは国の方にも要望して、統一していただけるようなところも進めないと、どうにもならないことだと思います。これはバスも全て同じですから、そういうことも含めながら、皆さん、御一考いただいて、やはり不便だなというところは、どこかで解消できるようにしていかなければと思いますので、よろしくお願ひします。

本日はどうも御苦労さまでございました。

○事務局

どうもありがとうございました。

本日、御協議いただきました国への要望につきましては、11月の上旬を予定しておりますことを報告させていただきます。

また、次回の協議会の開催につきましては、2月頃を予定しております。その際には、お忙しい中、恐縮ではございますが、お集まりいただきますようお願い申し上げます。

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などにつきまして、何とぞ御協力を賜りますようよろしくお願ひ申し上げます。

それでは、これをもちまして閉会させていただきます。本日は誠にありがとうございました。