第５８回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：令和８年９月１７日（木）
午後３時１０分～午後４時１５分
場所：三木市立中央公民館　４階　大ホール

○事務局

失礼いたします。皆さん、こんにちは。

本日は、何かとお忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。

ただいまから第５８回神戸電鉄粟生線活性化協議会を開会いたします。

私は、協議会事務局の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●●から御挨拶を申し上げます。

○会長

皆さん、こんにちは。

今日もこうして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２回目となる協議会でございます。

今回につきましては、議事事項に書いておりますように、国への要望について皆様の御意見をお聞きしたいというふうに思っております。あわせまして、令和４年１２月に策定いたしました、神戸電鉄粟生線地域公共交通計画で掲げます指標の数値目標に対する令和７年度の実績及び評価等について。また、併せまして、粟生線の利用状況や本年度の協議事項についても御報告をさせていただきますので、よろしくお願いいたします。

９月に入りましたけども、８月末には小野市のほうで小野まつり、また８月末、２９日には三木市においてみっきぃ夏まつりを開催をさせていただきました。みっきぃ夏まつりにおきましては、緑が丘駅、恵比須駅等からのシャトルバスを運行させていただきまして、鉄道利用者数の数が平時に比べ約１，５００人増えたというふうに聞いております。これからイベントといたしましては、９月２０日から神戸電鉄によりますサイクルトレインの実証実験、また１１月７、８は三木金物まつり等も開催されております。おもてなしきっぷ券等もございますので、これからも利用の活性化につなげてまいりたいと思いますので、どうかよろしくお願いを申し上げます。

限られた時間でありますが、また今日もいろんな忌憚のない御意見をお聞かせいただき

ますようお願いしまして、冒頭の挨拶とさせていただきます。よろしくお願いします。

○事務局

ありがとうございました。

では続きまして、会議次第の２番目になります委員の紹介に移らせていただきます。

お手元、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の最後のページ、別表１の名簿のほうを御覧ください。

名簿のうち、下線を引かせていただいております委員におかれましては、人事異動等によりまして、前回の協議会から変更のあった委員ということになっております。

変更のあった委員の皆様を紹介させていただきます。

神戸電鉄株式会社取締役常務執行役員鉄道事業本部長の●●でございます。

○●●委員

神戸電鉄●●でございます。

日頃は皆様の大変な御支援と御協力をいただいて、粟生線に限らず神戸電鉄全て営業させていただいております。鉄道に限らず、その他事業も全てお世話になりまして、どうもありがとうございます。あらためてお礼を申し上げます。

この粟生線の活性化協議会、かなり歴史を積んできて、いろいろな議論をしていただいて、そのおかげで、例えば国の補助等への要望活動とかしていただいてるということもありまして、当社の経営支援ということになっております。また、乗って残そうということで、利用促進についても皆さんで考えていただいて、ここまで来たというところでございます。引き続き、各行政の皆さん、地域の皆様、我々鉄道の事業者ということで、３者一体となってこの活性化を進めていきたいと思いますので、どうぞこれからも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。

続きまして、神戸市建設局道路計画課長の●●委員におかれましては、本日欠席の御連絡をいただいております。

それと、オブザーバーで、国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長の●●様におかれましては、本日代理といたしまして同じく●●様に御出席をいただいております。

以上、報告させていただきます。

そのほか、兵庫県土木部次長の●●委員の代理といたしまして、本日は交通政策課長の

●●様に御出席いただいております。

そのほか、オブザーバーのほうでございますが、●●様の代理といたしまして●●様、●●様の代理といたしまして●●様、●●様の代理といたしまして●●様に本日御出席いただいております。よろしくお願いいたします。

また、本日につきましては、さきほど申し上げました●●委員、それと●●委員、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員、●●委員、それとオブザーバーの●●様から欠席の御連絡をいただいておりますことをこの場で報告させていただきます。

なお、本日につきましては、本協議会の委員２５名のうち、出席は１７名となっておりまして、出席委員数が過半数に達しておりますことから、協議会の規約第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、これからの進行につきましては、●●会長にお願いいたします。よろしくお願いします。

○会長

それでは、私のほうで進めさせていただきます。

議事事項ということで、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

では、失礼いたします。

三木市交通政策課の●●と申します。よろしくお願いいたします。

議事事項１につきまして、私のほうから御説明をさせていただきますけれども、以降、着座にて失礼いたします。

そうしますと、皆様にお配りしている中の資料１といたしまして、まとめております資料、お手元に御準備をお願いいたします。

資料としては、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、それから国への要望書の案ということで、左上をホッチキスどめで留めさせていただいてる資料が１つ。それから、資料１の別紙という、右肩に記載しております、この資料を３つ御用意させていただいております。

その中で、資料１に戻っていただきまして、資料１から御説明をさせていただきます。

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ことでございます。

見出し１番にございます要望内容ということで、（１）から（５）として、大きく５つの要望内容を上げてございます。

要望の１つ目、（１）のところでございますけれども、沿線地域のかたがたにとって、日常生活や社会生活の確保に必要不可欠な粟生線について、鉄道事業者の厳しい経営環境を踏まえた上での粟生線の運行継続を可能とする長期的な視野に立った財政支援を求めるといった内容でございます。

その下のところに、片仮名のアとイとございますけれども、まず上部分の片仮名のアの部分につきましては、社会情勢等から依然として厳しい利用状況が見込まれる状況下におきましても、鉄道の運行に必要な経費かつ運行サービス水準の確保に必要な経費に対する支援など、直接的な財政支援を求めるといった内容で記載してございます。

その下のイの部分につきましては、神戸電鉄粟生線は割安な通学定期運賃で運行されているほか、障がい者におかれましては特別割引運賃で運行されています。こうした通学定期ですとか、障がい者割引など、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内容でございます。

続きまして、要望の２つ目、（２）の部分でございますけれども、粟生線の安全運行に必要な予算の確保ということでございまして、神戸電鉄様において車両の新造更新への投資をこれからも継続されていくという御予定で聞いております。そういったことなど、今後も多くの財政支援が必要となることから、鉄道安全輸送等の整備に対する支援制度の堅持、拡充を求めるといったものでございます。

それから、要望の３つ目、（３）の部分ですけれども、人員確保への環境整備等及びＤＸ化の推進等に対する財政支援ということでございます。

運行サービス水準の確保のため、人員確保への取組による支援に今も努めていただいてお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きたいということと併せまして、人材育成への支援制度の整備充実、それから人員が不足する中でも、日常的な保守点検業務といったような部分においての効率化、省力化に関するＤＸ化の取組への支援を求めるものでございます。

それから、資料は裏に移らせていただきまして、（４）番、要望事項の４つ目でございますけれども、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。

主に山間部における倒木等への事前防止対策をはじめといたしまして、近年、激甚化、頻発化しております自然災害への対策、それから災害が発生した後の災害復旧に対する支

援というものも求めていきたいといったような内容が４つ目でございます。

それから最後、（５）の部分でございますけれども、現在も進行しております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。

計画自体は、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がございますけれども、そちらに基づく事業の推進への支援、それから今後具体的に進めていく計画の策定、改定への支援を求めていくといったようなところでございます。

大きく要望、５項目は以上でございます。

続きまして、資料１の別紙に移らせていただきたいと思います。

さきほどの要望事項の中で、鉄道安全輸送設備等整備事業補助の制度の御案内もいたしましたけれども、そちらの推移と今後の見通しについて、補助額の推移をまとめたものが資料１の別紙になってございます。

神戸電鉄様が実施されます安全性の向上に資する鉄道施設の更新、改良に要する経費につきましては、従来から国、県、沿線市において補助制度がございます。そちらにより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を図っているといったところでございます。

具体的には、これまでにおきましては、神戸電鉄様において車両の更新改良ですとか、線路の軌間拡大防止のためのプレストレストコンクリート枕木化など、それに加えて輸送サービスの確保に向けた様々な取組を行っておられます。それらに対して、行政が支援を行ってきたといったところでございます。今後、これらの取組に加えまして、例えばですけれども、車両の新造更新も続いていく予定と聞いておりますし、自動列車装置、ＡＴＳと言われる装置があると聞いているんですが、そのシステム更新なども予定されているとお聞きしておりますので、更なる支援が必要となっていくといった状況でございます。

では、資料、最後にはなりますけれども、もう一つ、ホッチキスどめさせていただいてる要望書案をつけさせていただいております。

内容は、一番最初の資料１に基づいて御説明しました内容が主なものとなっているんですけれども、その要望５項目に加えまして、粟生線の概要等にも触れたような資料となってございますので、こちらにつきましては説明は割愛させていただきますけれども、お時間あるときにお目通しいただければというふうに考えてございます。

簡単ではございますけれども、議事事項１つ目、国への要望事項については以上とさせていただきます。

○会長

ありがとうございます。

さらっと聞きましたけども、資料１の別紙は、令和７年、８年、９年と見ていただきましたら、令和７年が１２億１，４００万円、そして８年が９億、令和９年が１０億７，０００万ということで、車両更新ということで、今、説明ありましたけど、金額が上がっているということで御理解を賜れればというふうに思います。

あと、資料１の２ページ目ですか。

４番、粟生線の防災機能強化に対する支援ということで、これまでは書いてなかったんですが、山間部における倒木等への事前防止対策をはじめという言葉を付け加えさせていただいておることも併せて御報告させていただきたいと思います。

これにつきまして何か御意見、御質問ございましたら、挙手をお願いいたします。

はい、どうぞ。

○●●委員代理

失礼します。兵庫県の●●でございます。

本来、委員であります●●次長が出席の予定だったんですけれども、本日、議会中ということで、代わりまして私のほうから発言をさせていただきたいと思います。

要望書の件なんですけれども、こちらですけど、東京に持っていって実際に渡す要望書についてでございます。

財務省であるだとか、国土交通省への要望活動の際に、この要望書のほかに別途説明資料をお持ちするというふうに聞いておりますけれども、この要望書の表紙にも、例えば神戸電鉄の新造した車両の写真を入れるとか、そうすることによりまして、視覚的に神戸電鉄はどんな車両が走ってるのかというようなことが、理解が深まるんではないかなと。

それから、写真を撮るときに、この要望書を持って写真を撮ると思いますので、そういう意味でも、この要望書に写真を入れるほうがいいのではないかということで提案をさせていただきます。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

いつも三木市、小野市そして、兵庫県、神戸市さんと行かせていただきますが、いい提案でありますが、事務局、どうぞ。

○事務局

私のほうからお答えさせていただきます。

要望に毎年伺っておりますけれども、その際には車両の写真や路線図などの図表をお示しするなどしながら、ビジュアル的、視覚的にも配慮して、会長のほうから説明をさせていただいておるところなんですけれども、今の御提案にありました、この要望書の表紙のところに写真等を添付してはどうかということで、それにつきましては事務局のほうで今年度からそのような対応をしたいと考えております。御意見ありがとうございました。

○会長

ありがとうございます。

どうぞ、ほかにございましたら、挙手にてお願いをいたします。

はい。では、先生お願いします。

○●●委員

質問というわけじゃないんですけど、少し教えていただきたいなと。

さきほど御説明のあった山間部における倒木等のお話ですけど、確かに粟生線沿線に限らずこの地ではこの問題が起きてる。倒木、倒竹、さらに獣害なんかも起きてるっていうふうに聞いております。神戸電鉄粟生線沿線で実際に起きたことはあるのかとか、そのあたりちょっとどういう状況になってるのか、少し、もし分かれば教えていただきたいなと思うのが１点と。

もう一つは今日たまたま神戸電鉄さんに乗ったら若い女性運転士さんが運転されてて、この若い人が運転士として入っておられると感心したところなんですけど、乗務員不足って、これも、各地の地方鉄道で伺ってる話なんですけど、神戸電鉄の現状として、これから定年退職にあたられてやっぱりかなり厳しい状況なのか。何とかぎりぎり守られてる、そのあたり少し教えていただければ。

○会長

どうぞ。

○●●委員

よろしいですか。

○会長

はい。

○●●委員

神戸電鉄●●でございます。

まず、倒木の件ですけれども、実際は一昨年ぐらいに、かなり風による倒木が多くございまして、電車が止まることが多かったんですけれども。それを受けて、ドローンで道を空撮して、枯れ木をＡＩが判定するということで、どこから優先して倒木対策していったらいいかということをやりました。昨年、一通りそれから倒木対策したわけなんですけども、また今年のゴールデンウイーク期間中、倒木がありまして、これは見た目は枯れ木ではないんですけども、実際は中身が腐っていて倒れたといったところであります。ですので、事前予防という形で進めてはきておるんですけれども、なかなか見た目では分からないところなんです。いうことで、現実的にはそういったこととなっておるところでございます。

２点目の運転士不足ということなんですけど、運転士に限らず、全般的に鉄道従事者によっては採用というか、流出が難しくなってきてるんですけど。特に運転士でいきますと、現状では１３人、定数には足りてないという状況になっています。採用についても、鋭意採用をしてるわけなんですけども、新卒という形で採用する場合、やっぱり養成するのに時間がかかるといったこともあります。ですので、経験者採用ということで継続して採用しているところでございますが、まだ十分に充足されてないという状況でございます。これにつきましては、実際、運転士専任ではなしに、例えば監督職の人間が運転もやるというような、そういったことをしながら、何とか運行をしている状況であります。

あと、運転士の話もさることながら、技術職というか、こちらのほうもなかなか採用が難しくなっております。いうのは、保線ですとか、電気の補修これら全て夜間作業ということになりますので、そうなると勤務が全部不規則になる。夜間中心の生活ということで、なかなか若い人が成り手がないということがあります。

他社、全国的にいいますと、外国人労働者という形で入れ始めているような形もございますが、当社ではまだそこまではいっていないと。

もう一つの課題として、これは全体的に言えることなんですけども、退職者が多いというところです。特に若年層の退職者が増えています。入社して３年、２年以内とか、そういったかたも辞めてしまうという。これは、鉄道事業者に限らず、全国的な企業、皆、そういうふうに聞いてますけれども、特に転職ということが、ハードルが比較的に下がってきてますので、何が嫌だということを言わずに、例えばちょっと違うことがやりたくなったとか、そういった理由で辞めていくんですけど、基本的に。なかなか要員の充足ってい

うのは十分でないというようなところもございます。

以上、よろしいでしょうか。

○会長

ありがとうございます。

よろしいでしょうか。

ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。

どうぞ、事務局。

○事務局

事務局です。失礼いたします。

三木東高校・三木総合高校の●●委員におかれましては、ただいまから校務のために退席されると承っております。

○会長

すいません、いつもありがとうございます。

○事務局

ありがとうございました。

○●●委員

失礼します。

○会長

ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。

（「なし」の声あり）

○会長

おっしゃるとおりで、私どもも、人事の職員に聞いておりますと、今の２０代の職員のかたは、一生市役所と思って来てる人は少ないですみたいな話もされますので、逆に言うといい意味でいろんなとこに行けるっていうのはいい世の中かなとも思いますが。

御意見、御質問よろしいでしょうか。

（「なし」の声あり）

○会長

では、一旦先に進まさせていただきます。

また、後ほどありましたら、併せてお聞きいただければと思います。

報告事項に入ります。

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７年度の実績値及び評価について事務局のほうから説明をお願いします。

○事務局

では引き続き、●●のほうから御説明をさせていただきます。

では、お手元の資料２に基づきまして御説明させていただきますので、お手元に資料２を御準備お願いいたします。

そうしますと、この資料２でございますけれども、令和４年に作成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対する、令和４年度から令和７年度までの進捗状況をお示しした表になってございます。

さきほど交通計画というお話しさせていただいたんですけれども、交通計画の中では、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、あしたへつなぐ未来へのチャレンジという目標、それから理念の下、その達成に向けた基本方針を３つ掲げてございます。それが、表でいきますと、一番左側に記載しております基本方針１から３でございます。

それから、その基本方針のすぐ右隣ですけれども、それぞれの基本方針に沿った形で決めた施策ですとか事業について定めてる指標、そこから少し右に目を移していただきますと、表の真ん中あたりに目標値、その指標と目標値の間に、それぞれ令和４年度から令和７年度までの実績を記載しているといった、そんな表の構成が資料２となってございます。

それから、表の一番右の列には、今の評価、達成状況ですとか、それから今後の取組について記載しているといったような、そんな構成とさせていただいてます。

指標に対する目標値は、１４項目と非常に多くございますけれども、今日の御説明では主なものに絞らせていただきながら御説明させていただきます。

まず、基本方針１の①及び②というところでございます。表でいくと、一番上の部分でございます。

令和７年度から数年にわたって、車両新造更新をしていくという予定をしているんですけれども、令和７年度、久々に１編成、新たに車両新造更新をいたしましたといったところの結果となってございます。そういった取組への支援については、さきほど御協議させていただきました国への要望活動として、そういった部分への支援も引き続き求めていきたいというふうに考えてございます。

それから、表の基本方針１の③番、時間貸パーク・アンド・ライド駐車場の年間利用者数のところでございますけれども、実績値といたしましては、目標値１万４，２００人に対しまして、令和７年度実績は１万６，６００人ということでございます。目標としては達成という状況になってございますけれども、表の一番右側の一番上の点のところです。達成率は１１７％という数字でお示しさせていただいております。

この分に関しましては、リニューアルキャンペーンということで、キャッシュレス化に対応していく、各パーク・アンド・ライド駐車場で、令和５年、令和６年度から始まった、小野駅前第１、第２駐車場から始まりまして、昨年度の三木駅前パーク・アンド・ライド駐車場のキャッシュレス化の更新をしているんですけども。その更新に当たりまして、それと併せてリニューアルキャンペーンということで、後ほど御説明させていただきますようなＰｉＴａＰａ決済によってキャッシュレス決済いただくとポイントアップをするような、そういったキャンペーンの取組などによっても、一つの増加要因にな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はあるんですけれども、こういった取組も引き続き継続していきながら、この数値については最終的に、令和９年度の時点においても目標達成できるように、これからも努めてまいりたいというふうに考えております。

それから、すぐその下の基本方針２の①－１のところでございます。

住宅地と鉄道駅を結ぶアクセスバスと鉄道の待ち時間でございます。

こちらについては、令和６年度から比べますと、約１分増加という形になってございまして、目標値７分に対しては１分ほど上回ってしまっているというような状況となってございます。この令和６年度から７年度に数字が変わった要因のところを一番右側に書いてございますけれども、令和７年１０月に、三木市内の路線バスのバス路線、大きく見直しをさせていただきました。これは、チョイソコみきというものの導入に合わせて路線の見直しを行ったところではあるんですけれども、そのダイヤ改正によりまして、少し平均待ち時間が延びてしまったところが見られましたので、このあたりについてはバス事業者様と引き続き調整をさせていただきながら、短縮できるように努めてまいりたいというふうに考えております。

それから、基本方針２の③番のところでございます。

三木市、小野市の観光入れ込み客数の数字のところでございますけれども、令和６年度と令和７年度を比較いたしますと、令和６年度が６９７万人ということでございましたけれども、令和７年度の実績は７４２万人ということで、令和７年度については、目標値７

３７万人を上回っている、目標を達成しているといったような数値結果となりました。この大きな要因といたしましては、こちらも三木市内の話で恐縮なんですけれども、道の駅よかわというものに、山田錦の館があるところです。あそこが、道の駅よかわというところに変わった関係で、そこの観光客数が大幅に伸びているといったところが一番の大きな要因となってございました。ただ、そういったところから、今のところは、令和７年度実績においては、目標を達成しているという状況でございます。この数値についても、また来年度以降、少し注視をしながら確認していきたいというふうに考えてございます。

それから、一番下の基本方針３の③でございますけれども、定期外の鉄道実利用者数の部分でございます。

表でいきますと、少し点線で上下に分かれているところがある、その上部分でございますけれども、令和７年度実績は、目標の３３０万人に対して３２６万人という結果となってございました。この数字自体は、前回の協議会の中で、神戸電鉄様のほうから利用実績の御報告いただいた数字を基に記載してございますけれども。この部分については、後ほど、本年度の協議会事業としての取組の一つで上げさせていただきますサイクルトレインといったような実証実験など、そういった新たな利用者の需要創出も手段に引き続き取り組んでいくなど、サイクリングとの連携に主眼をおきながら、こういった定期外の利用のかたも取り込んでいきたいというふうに考えております。

非常に簡単ではございますけれども、令和７年度の実績値としての御報告は以上とさせていただきます。

○会長

ありがとうございます。実績値の評価についての報告がございました。

何か御意見、御質問等ありましたら、挙手にてお願いをいたします。

（「なし」の声あり）

○会長

では、一旦先に進ませていただきまして、また御質問ありましたら後ほどお伺いいたします。

続きましては、報告事項２、３、まとめて、粟生線利用状況、経営状況、併せまして神戸電鉄様から御報告をお願いします。

○●●委員

それでは、神戸電鉄●●から御報告させていただきます。

着座にて御報告させていただきます。

まず、粟生線の御利用状況でございますけれども、資料３の１ページ目及び２ページ目表裏御覧ください。

２０２６年度の月別及び８月までの累計での利用者数の推移でございます。

コメントは２ページ目の下の部分ですが、こちらに記載させていただいております。

続いて、３ページ目を御覧ください。

下の表の右端の欄ですが、各市ごとの構成比率となります。

神戸市内の比率４７．３％、三木市内比率３５．８％、小野市内比率１６．９％となっております。

続いて、４ページ目を御覧ください。

最後のページでございます。

こちらは、４月から８月の累計を２０２５年度と比較した増減になります。

下段の表の右端が、各駅における増減率となります。

主な駅で申しますと、神戸市内では木津駅が大きく増加しておりますが、これは木津工業団地内に神戸市第二給食センターが開業したことに伴う増と考えております。開業は１月であったところでございます。あわせて、６月に開催されたサントリーレディースオープンゴルフの来場者数増によるものと考えてございます。前年は、雨で多少少なかったというところもあったと考えてございます。

２点目でいうと藍那駅についてでございますけども、これは僅かですけども、藍那小学校の生徒数が年々減少しており、そちらも影響していると考えているところです。

次に、三木市内で申しますと、左側ページについては、三木北高校が、１学年２４人と聞いてございますけども、減少したことにより、利用者数が大きく減少しております。

志染駅につきましては、三木北高校と三木東高校が統合され、三木総合高校となりましたが、生徒数が若干減少しており、利用者も減少しておると。統合したんですが、減少というところでございます。ただ、全体の減少者数は、かなり大きく、そのほかの高校生以外の要因もあると思いますけども、現在は原因の特定に至ってございません。

続いて、小野市内でございますが、小野駅については、小野高校の生徒数が若干減少しておりますので、それも一つの要因であるとは考えています。ただ、これにつきましても、大きな減少率になっており、その他要因もあると考えてはいますが、要因の特定について未だ至っておりません。

葉多駅につきましては、小野工業高校の生徒数が大きく減少しておるということでございます。

最後に、粟生線、特に志染粟生間は全体的に高校生利用比率が高いため、在校生数により実利用者数が大きく左右されるということでございます。

更に申しますと、生徒数もさることながら、その在校生の通学手段、鉄道利用かそれ以外かによっても大きく増減するというところでございます。志染、小野駅は、そういった要素もあるのではないかというふうに推測してございます。

続きまして、資料４の粟生線の収入と経営状況について説明させていただきます。

このたび、２０２５年度の路線別収支の算出が社内で完了したので、現在の粟生線の収支状況を御報告申し上げます。

昨年、２０２５年１月に行った運賃改定、実際は一昨年度です。行った運賃改定の効果が、２０２５年度はその通期で寄与したため、運賃改定による収支の改善度合いとして、これらが参考になるというふうに考えてございます。また、２０２８年度以降の地域公共交通計画を立案するに当たってのデータとして活用できるものであるというふうに考えてございます。

２０２５年１月に改定率９．８％の運賃改定を行った結果、運賃収入は１億８，７００万増収し、前年比１１．０％増となりました。運賃改定による旅客数の逸走ということが限定的で、運賃改定の増収効果をストレートにこれに反映されてるというものと考えてございます。ただ、それでも、もともとの分母が小さいため、１割増収しても増収の絶対額としては小さく、粟生線の赤字を解消するには遠い状況になっております。赤字解消のためには、収入を増やして費用を減らすという方法しかございませんが、収入に関しては、長年、本活性化協議会で御協力いただいている利用促進策、加えて２９年ぶりの運賃改定によってのこの状況であり、ここから更に大幅な積み増しを期待することは難しい状況でございます。

一方で、費用に関しては、以前から全線ワンマン化に取り組み、また駅の遠隔制御化による人員削減や給与水準引下げ、減便等ダイヤの見直し、当社がやれることはほぼやり尽くしており、これ以上削減することは難しいと考えております。更に、昨今の労働力不足や当社の休日出勤及び要員不足が、列車の運行を継続するに当たって大きな課題となりつつあります。採用に力を入れてますが、賃金水準を上げ、処遇を改善しなければ要員を確保できないというような境遇にもなってきています。また、物価上昇も著しく、金利も上

昇傾向のため、費用面では減る要素があまりないと考えてございます。

このような状況の下、粟生線を持続的に健全に運営していくには、少し今までと異なる入り口での施策が必要になるところであると考えてます。次期計画策定に当たっては、これらを踏まえた内容を通してしていただきたいと思ってございます。

以上、資料のご説明となります。

○会長

御説明ありがとうございました。

利用状況、経営状況について何か御意見ございましたら、挙手にてお願いをいたします。

はい、どうぞ。

○●●委員

神戸市都市局の●●です。よろしくお願いいたします。

資料４の経営状況に関しまして、昨年度、御報告を受けたときに、この２０２４年１月の運賃改定によって、今後３年程度黒字を継続できるような試算の下、運賃改定の幅を決めているというような御説明を伺ったんですが、このたびの実績を踏まえて、その見通しについてどのように変化が生じているかについて教えていただけませんでしょうか。

○●●委員

実際、運賃改定のときに想定しておった程度のものと考えてございます。また、この設備投資や修繕費などの、そういった計画どおり進めているところでございます。

この先の見通しについてというところでございますけれども、当然、設備投資ということについても、国の補助要綱のところに挙げてございます。それも予定どおりやっていくということでございますので、ほぼ３年間は黒字というところの企画をできるものと考えてございます。

ただ、不確定要因と申しますのは、やはり物価上昇ですとか、人件費の上昇、ある程度見込んでございますけれども、それが更なる物価高騰等になると厳しくなっていくでしょうし、また収入の面でも、今年度比較的、好調に伸びてございますけれども、これがどこまでどういうふうに続くかというのが、十分見通しがつかないところもございます。ただ、それも含めた想定となってございますので、ほぼあと２年というところでございますが、予定どおり行っていくところでございます。

設備投資と申しますと、車両更新、代替新造ですとか、あるいは改札機の更新等ござい

ます。特に、これら機械物というのは、減価償却期間が短いので、投資した割に減価償却増えてくるといったところです。これが５年から１３年ぐらいになってますので、それが３年たった以降にもその額が効いてくるというところでございますので、それ以降また厳しい状況になるのではないかと、これは想定しておるところでございます。

○会長

いかがですか。

○●●委員

さきほどの御説明の中で、神戸電鉄様におかれましては、コストカットの取組を十分にされていて、新たに削減的余地がないということで、次期地域公共交通計画の策定においては、これまで検討してきたそういった手法以外、そういう視点で施策を考える必要があるというふうな御示唆がありましたので、我々、これから検討するに当たっては、その分をいかに、今３年とおっしゃいましたけど、それをこれから５年間維持できるような施策を連携して検討する必要があるというふうに認識いたしました。ありがとうございました。

○会長

ありがとうございます。

ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。

よろしいですか。

（「なし」の声あり）

○会長

では、一旦次に進まさせていただきます。

次は、４番、令和８年度の協議会事業について。

まずは、アを事務局から説明願います。

○事務局

事務局を務めます神戸市の●●から説明させていただきます。

資料５になります。通常列車でのサイクルトレイン実証実験についてという資料を御覧いただきたいと思います。

昨年度に引き続き、通常列車内でのサイクルトレインの実証実験を実施したいと思っております。今年度は、昨年度の実証実験での利用者アンケート結果を踏まえて、長田駅を新たな乗車駅に加え、利用定員を１列車当たり２名から４名に拡大し、対象年齢を１２歳

以上に広げるなど、グループやファミリーでも利用しやすい内容で実施するということにしております。

実施期間としては、９月２０日から１１月２９日の土休日のうち計１０日間ということにしております。

実施区間については、長田駅が加わったということで、そのほか昨年度と同じ駅構内を無理なく自力で自転車を移動できる駅ということで選んでおります。

それから、３の対象者でございます。

スポーツバイク、小型自転車をお持ちの１２歳以上のかたということで、前回は１５歳以上ということでしたが、今回１２歳以上ということで、家族で来ていただけるような形でしようというふうに考えております。

それから、持込み料金のほうについては、昨年度に引き続き実験への参加ハードルを少しでも下げるということで、今回、無料とさせていただいております。

それから、裏のページ、行っていただきまして、定員というとこで、乗車イメージ、こちらのほうにつけさせていただいております。

昨年度は、参加者２人ということでしたが、今回４名が座って乗っていただくということにしております。

もう一枚、現在、参加者の募集をしておりますパンフレットのほうを別添でつけております。

以上でございます。

○会長

ありがとうございます。

ここで何か御意見、御質問ございますか。

（「なし」の声あり）

○会長

ではまず、一旦、引き続きまして、資料６、７、８、イ、ウ、エと進まさせていただきます。

事務局より説明をお願いします。

○事務局

三木市交通政策課の●●と申します。

資料６、７、８について御説明させていただきます。

以降、着座にて失礼いたします。

資料６の御準備をお願いいたします。

広野ゴルフ場前駅前、三木駅前、小野駅前第１・第２時間貸駐車場におけるキャッシュレス決済キャンペーンについてでございます。

このたび、広野ゴルフ場前駅前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フラップレス化の工事を実施いたしました。リニューアルの周知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、三木駅前、小野駅前第１・第２時間貸駐車場ととも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。

キャンペーン期間につきましては、１０月１日木曜日から１１月３０日月曜日となっております。

キャンペーン内容といたしましては、各種キャッシュレス決済のうち、交通系ＩＣカードＰｉＴａＰａ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付与が、通常は１００円で１ポイント付与のところ、１００円で２０ポイント、ポイントが２０倍つくといったようなキャンペーン内容となっております。

キャンペーンチラシにつきましては、後ろのページにつけさせていただいております。

１ページ目が広野ゴルフ場前駅、２ページ目が三木駅、３ページ目が小野駅の時間貸駐車場でございます。こちらは後ほど御覧ください。

簡単ではございますが、資料６の御説明は以上でございます。

続きまして、資料７でございます。

こちらは、神戸電鉄粟生線ヘッドマークデザインコンテストの御報告でございます。

来年４月に、粟生線が全線開業７５周年を迎えるに当たり、粟生線の周知、ＰＲ並びに沿線住民のかたのマイレール意識の醸成を図るきっかけとなるよう、一般のかたが参加していただけるイベントを実施しております。

「みんなに伝えたい粟生線の魅力」という募集テーマに沿ったデザインを、小学生の部、中学生の部、高校生の部、みんなの部の４つの部門に分けて募集し、応募いただいたデザインの中から、一般投票で選ばれた８つのデザインをヘッドマークとして掲出し、来年４月以降に掲出車両が走行するといったものでございます。なお、デザインが採用されなかった場合でも、応募いただいたかたの中から抽せんで１０名のかたに粟生線活性化協議会オリジナルグッズをプレゼントいたします。

デザイン募集期間につきましては、７月１５日水曜日から９月４日金曜日までと既に実施し、応募総数は１６４作品ございました。内訳といたしましては、小学生の部４９作品、中学生の部２０作品、高校生の部９作品、みんなの部８６作品でございます。ここからヘッドマークとして掲出した際に映えるか、粟生線の要素は色濃く出ているかなどの観点から、推奨作品３１作品を選出し、推奨作品の中から部門別一般投票を実施いたします。

デザイン投票期間につきましては、１０月４日日曜日、こちらの日付が、神鉄トレインフェスティバル２０２６開催日から１２月２２日火曜日でございます。

投票方法につきましては、粟生線活性化協議会公式サイトで公開する専用フォームによる投票のほか、神鉄トレインフェスティバル、三木金物まつりなどの粟生線活性化協議会ブースでの投票を実施します。一般投票結果により、来年２月頃にデザインを決定しまして、４月以降にヘッドマークとして掲出いたします。

推奨作品につきまして、後ろに添付させていただいておりますが、１枚目が小学生の部、２枚目が中学生の部、３枚目が高校生の部、４枚目がみんなの部でございます。

また、投票ポスターにつきましては、現在、製作中でございますので、参考としてデザイン募集を行った際のチラシも後ろにつけさせていただいております。こちらも後ほど御覧いただければと思います。

資料７の御説明は以上でございます。

最後に、資料８、神鉄トレインフェスティバル２０２６についての御報告でございます。

開催日につきましては、１０月４日日曜日午前１０時から午後３時までででございます。

開催場所は、神戸電鉄鈴蘭台車庫及びベルスト鈴蘭台、３階すずらん広場ほかとなっております。

開催内容につきましては、特別列車の運行や見津車庫内での車両撮影会をはじめとして、様々なイベントが開催される予定となっており、さきほど御報告させていただきました粟生線ヘッドマークデザインコンテストも投票開始日として会場投票を実施いたします。

なお、今年度も引き続き、協議会ブースにおきまして、県立三木東・三木総合高校様との利用促進活動、連携をさせていただく予定となっております。取組内容といたしましては、生徒様が制作された沿線の魅力を伝えるような動画を協議会ブースにて放映すること

や、ブースにお越しになられたかたに、生徒様が作成されたオリジナル缶バッジの贈呈、そのほかにもイベント当日の各種ブース運営にも御協力いただく予定でございます。

後ろに、神鉄トレインフェスティバルのチラシもつけさせていただいておりますので、こちらも後ほど御覧ください。

資料６、７、８の御報告は以上となります。

○会長

ありがとうございました。

ヘッドマークデザイン、甲乙つけ難いすばらしい作品がたくさんあります。ありがとうございます。

では、この件につきまして御意見、御質問等ございますでしょうか。ありましたら挙手にてお願いをいたします。

はい、どうぞ。

○●●委員

資料６で報告していただいたパーク・アンド・ライドの駐車場におけるキャンペーンなんですけど、このビラの配布以外にどのような媒体でこの情報を、市民のかたがた、利用者のかたに知らせる計画になってるか、分かる範囲で教えていただければと思います。

○事務局

市の広報や、ホームページにおいて掲載のほうをさせていただきます。あと、車内づりポスターにて、電車に乗っているかたがたにも周知をさせていただいております。

○●●委員

せっかくのキャンペーンなんで、できるだけこういうＳＮＳなんかも使いながら広報していただければと思います。

○会長

ありがとうございます。

せっかくですので、様々な方法で御検討いただければというふうに思っております。

ほかに御意見、御質問ございますでしょうか。

せっかくでございますが。

●●さん、よろしいですか。急に振ってすいません。

何か、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、報告事項は全て終了いたしました。

別途、会議全体を通じまして、何か御意見ございましたら挙手にてお願いをいたします。

（「なし」の声あり）

○会長

事務局もよろしいですか。

（「なし」の声あり）

○会長

では、マイクを事務局にお返しいたします。

○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、小野市の●●に御挨拶をお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○副会長

小野市の●●でございます。

皆さん、慎重に御審議いただきましてありがとうございました。

やはりさきほどの、聞いておりますと、人口が減少していく中では、利用者が減っていくということはもう避けられない状況ですので、これからそれを克服するためには、どうみんなで守っていくかということは、やはり大きな課題になってこようかと思います。沿線の自治体としても様々な努力をしておるわけですけれども、やはり皆さんに、一つは使っていただくということが一番大事と。それから、使っていただくと同時に、私、常々申し上げとるんですけども、これがなくなってしまうと非常に困るということを、もっともっと沿線住民の皆さんがたにも感じていただいて、その大切さということを知っていただくということが大事だと思いますので、しっかりとその辺、我々も含めて広報をしていかなければならないことであるというふうに考えておるところでございます。

それから、この公共交通全体なんですけれども、やはり事業者、それから沿線の自治体、それから住民、それぞれでしっかりと努力していかないと残していくことはできませんので、それはもう我々だけではなく、皆さん、それから事業者さんも含めて、今後もしっかりと数字を見ながら維持できるようにしてまいることが必要であると思っています。

そういう意味では、しっかりと我々も支援はさせていただきたいということであります。

それから、最後になりましたけれども、ちょっと私ごとで申し訳ないんですけれども、９月で●●の職を退任することになりまして、会議は今回で最終ということにさせていただきたいと思います。皆様がたにおかれましては、まだ今後もこの会議続いていきますし、それから私どもの小野市としましてもしっかりと支援をしてまいりますので、今後とも皆さんがた、御協力、御理解いただきますようにお願いいたします。本日はどうも御苦労さまでございました。

○事務局

ありがとうございました。

なお、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。何かと御多用のところ恐縮ではございますが、その際には御参集いただきますようよろしくお願い申し上げます。

また、以前から本協議会で取り上げさせていただいております、令和１０年度からの神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の策定につきましては、冬頃に部会を開催する予定で取組を現在進めているところです。部会に御出席いただく委員の皆様には、後日、別途御案内いたします。どうぞよろしくお願いいたします。

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などにつきまして、何とぞ御理解と御協力を賜りますよう重ねてよろしくお願い申し上げます。本日は誠にありがとうございました。