

粟生線活性化セミナー 一緒に考えよう! 粟生線とまちの将来



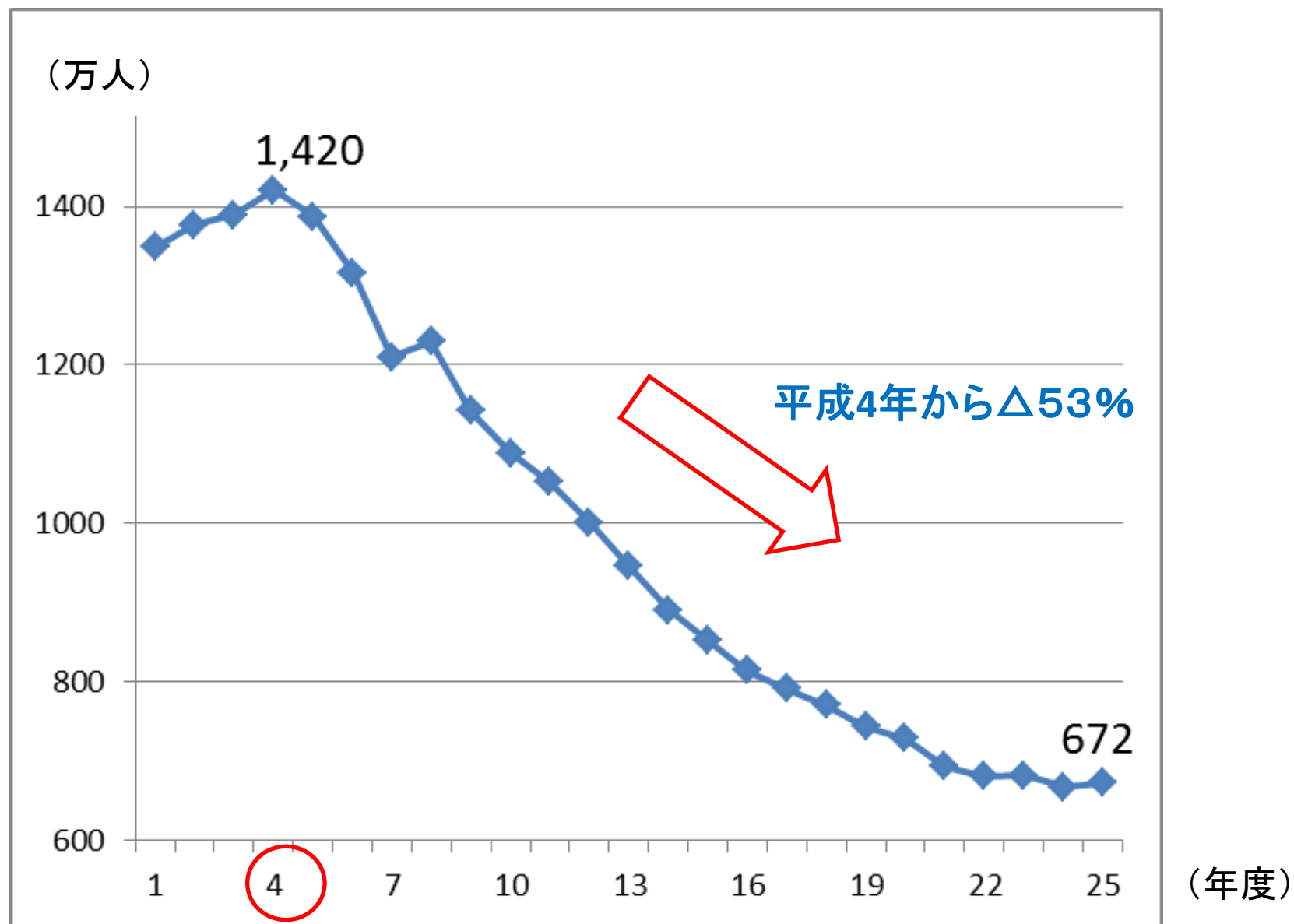
神戸電鉄粟生線活性化協議会

神戸市 三木市 小野市 兵庫県 神戸電鉄

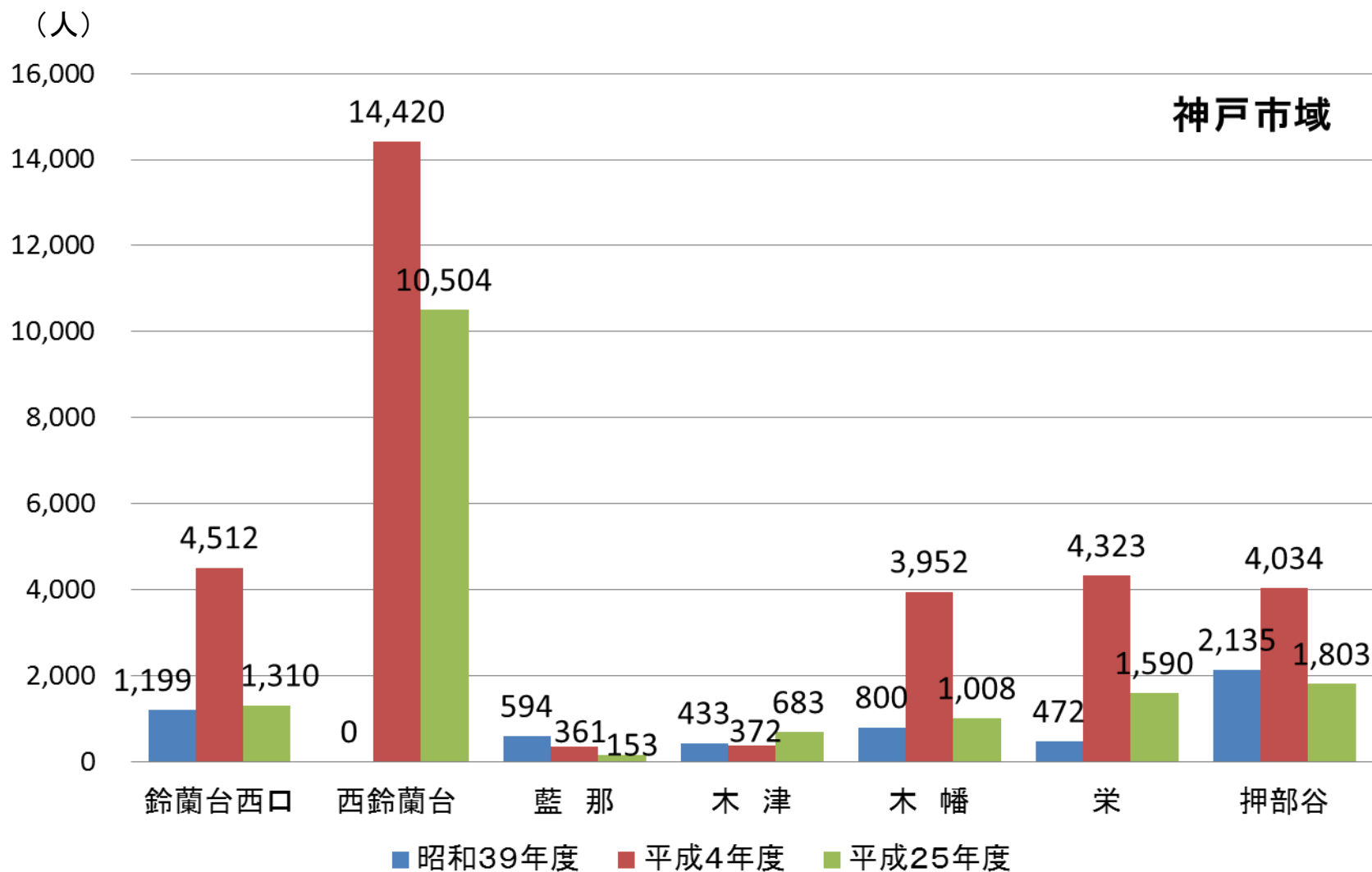
1. 栗生線の現況



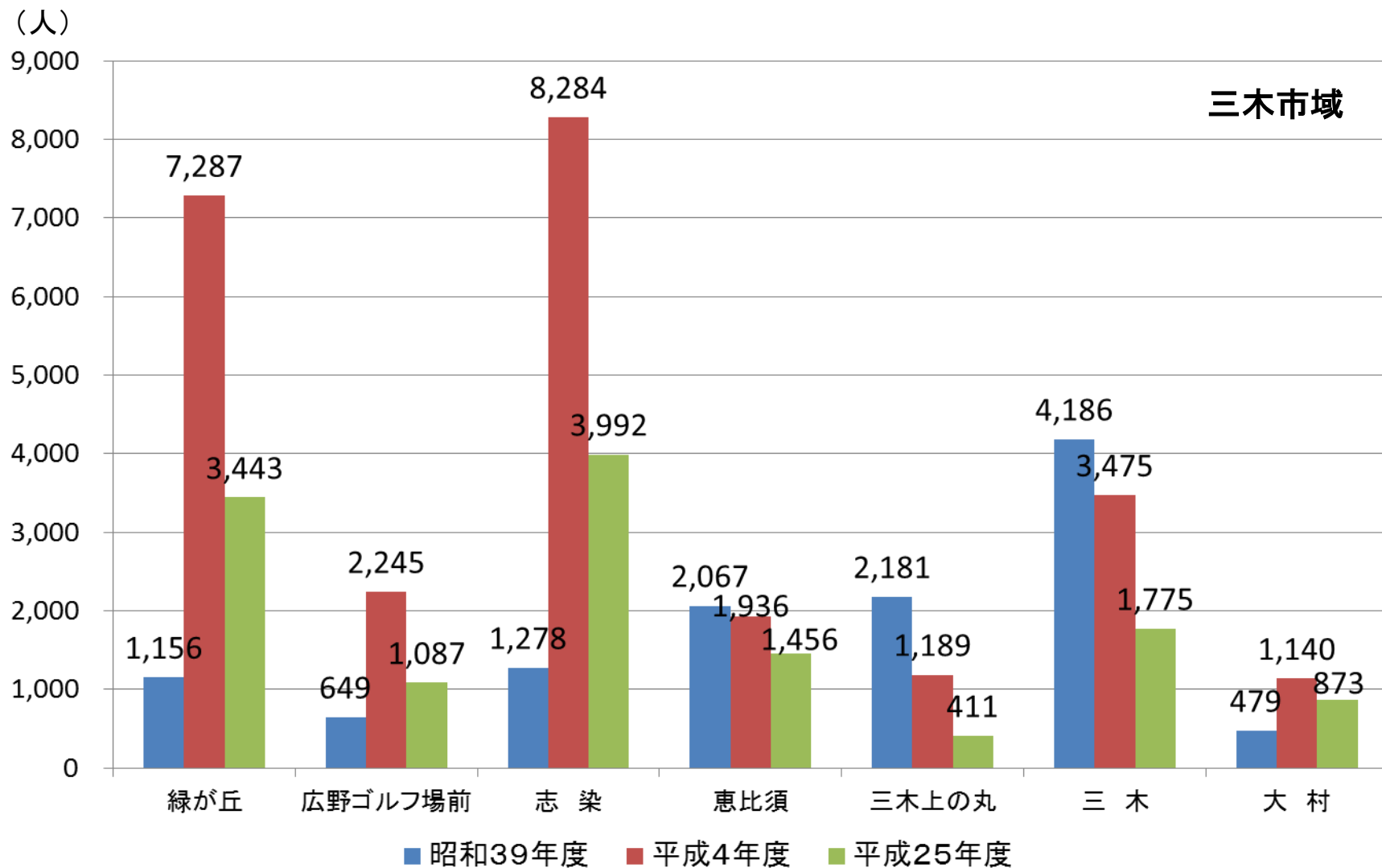
(1) 年間輸送人員の推移



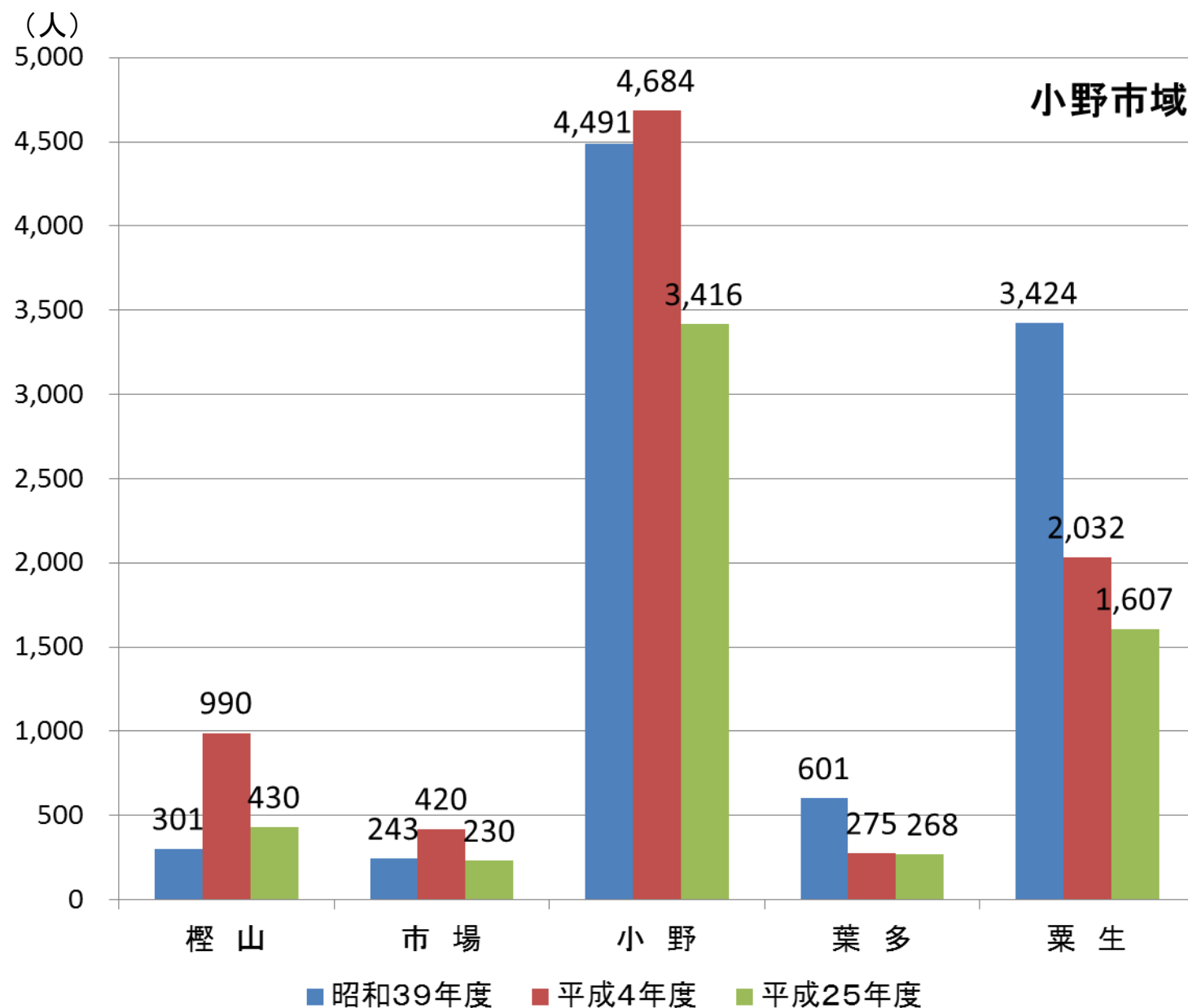
(2) 駅別乗降人員(1日あたり)の推移



(2) 駅別乗降人員(1日あたり)の推移



(2) 駅別乗降人員(1日あたり)の推移



(3) 収入と経常利益の推移

■ 栗 生 線

(単位：百万円)

年 度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
運 賃 収 入	2,084	1,991	1,941	1,909	1,868
経 常 利 益	△ 1,272	△ 1,274	△ 1,227	△ 1,197	△ 976

■ 全 線 (第1種)

年 度	20年度	21年度	22年度	23年度	24年度
運 賃 収 入	9,773	9,416	9,340	9,252	9,166
経 常 利 益	△ 274	△ 522	△ 375	△ 370	△ 39

平成24年度には、神戸電鉄の自助努力や行政支援などの効果もあって、一定の収支改善がなされた。しかしながら、電気代の値上げなどもあって、単独では、今なお**10億円規模の赤字が13年間も続いている。**

(4)神戸電鉄への行政支援 協定等に基づく協調支援

● 国の補助制度を活用した支援（H16～）

安全に資する施設整備等を対象とする国庫補助制度を活用し、施設整備費・修繕費の軽減を図る

（総事業費） H26予算：約8.6億円

（負担割合） 兵庫県&3市で19.4% 別途、国等が25.7%負担

● 活性化協議会の事業費負担（H22～）

神戸電鉄粟生線活性化協議会において、利用促進活動を展開する

（総事業費） H26予算：24百万円 ※国費を除く

（負担割合） 3市で50%負担

● 無利子貸付による支援（H24～28）

無利子貸付を行い、神戸電鉄の支払利息の軽減を図る

（貸付金額） 兵庫県&3市で40億円

● 収入が目標を下回った場合の補てん（H24～28）

全線の収入が協定で定めた収入を下回った場合に、約1億円を上限に補てん（三木市・小野市） ※H25はゼロ、H24は48百万円

(4)神戸電鉄への行政支援 三木市による単独支援

◆高齢者等に対する神戸電鉄福祉カードの交付(H23～)

- ・70歳以上の高齢者等を対象に神鉄全線8日間乗り放題カードを年間1枚交付し、神鉄の利用促進と高齢者等の外出支援を図る

◆新規就職者に対する神戸電鉄通勤定期運賃の助成(H26～)

- ・神鉄を利用して通勤する若年層の新規就労者に対し神鉄通勤定期運賃の半額を助成

◆北播磨総合医療センターへの神戸電鉄利用補助(H26～)

- ・医療センターへ通院等のために神鉄を利用した方に往復運賃の一部として300円を補助

◆団体等に対する神戸電鉄利用助成事業(H23～)

- ・市内の幼稚園、小・中学校等や自治会、子ども会等が、神鉄を利用した遠足、研修旅行等を行う場合に、運賃を助成。幼少期から高齢者まで広く電車の利用を習慣づけるMM(モビリティ・マネジメント)として実施

(5)神戸電鉄粟生線活性化協議会 地域総合交通連携計画

活性化・再生法に基づき、神戸市、三木市、小野市が主体となって、兵庫県や神戸電鉄などとともに、「神戸電鉄粟生線地域総合交通連携計画」を策定し、**まずは年間輸送人員を700万人台まで回復**させるべく、さまざまな取り組みを行っている。

<基本方針>

- ① 他の交通機関に対する競争力の向上
- ② 駅勢圏(駅の集客範囲)の拡大
- ③ 定期利用者と交流人口の拡大
- ④ 公共交通優先利用行動の喚起
- ⑤ 安全で安定した鉄道輸送サービスの確保
- ⑥ 沿線住民との協働と沿線住民の主体的な取り組み・参画
- ⑦ 駅を中心としたまちづくりの推進

※ 青色は重点施策

(5) 神戸電鉄栗生線活性化協議会 栗生線サポーターズくらぶ

栗生線が存続するためには、同線が地域の皆さまから愛され、支えられる鉄道になる必要がある。そこで、協議会では、栗生線の存続を応援して下さる方にサポーターとなっただき、地域の皆さまに栗生線の必要性を訴え、ご利用の呼びかけをする際のサポートをしていただいている。



- ・会員数 2,604人(5月30日現在)
- ・くらぶ加盟店 43店舗
- ・年会費 2,000円／正会員
(家族会員:大人1,200円、小人600円)
- ・特典 1日フリーパス(神戸高速線を含む)、
加盟店割引ほか

(5) 神戸電鉄栗生線活性化協議会 栗生線ブログ駅長

協議会のホームページでは、栗生線サポーターズクラブの会員から公募・選考されたバーチャルな駅長が、栗生線や神戸電鉄線の魅力を伝えている。



2014年05月12日



神戸電鉄使った小旅行の話

こんにちわ。かにやん&真にやんの真にやんです。マイペースで書いていく、駅長ブログ、今回は神鉄使った小さな旅を...

2014年05月11日



神戸電鉄 HAPPY TRAIN★に「HAPPY TRAIN」と「ミュージアムトレイン」に乗ってきました。今日は、「HAPPY TRAIN」の乗...

2014年05月11日



グルメ☆志染駅☆RU cafe (ルー 今回は前回予告したグルメについてお伝えしたいと思います。志染駅から歩いてすぐ、車道からだと見落としてしまいが...

(5) 神戸電鉄栗生線活性化協議会 栗生線乗ろうDAY！

栗生線への親しみや関心を持っていただくため、協議会では、栗生線乗ろうDAY！プログラムを通じて、地域の皆さまと一緒に（地域との協働を前提とした）さまざまなイベントを開催している。



(5) 神戸電鉄栗生線活性化協議会 栗生線利用促進活動補助金

地域の皆さまが、自ら栗生線のご利用を呼びかけるような取り組みを行う場合、それに係る費用の一部を協議会が補助するなど、存続に向けた地域の熱意や行動が高まっていくよう働きかけを行っている。



この企画は、神戸電鉄栗生線利用促進活動補助金の助成事業です。

栗生線乗ろうDAY!

写真提供：米倉裕一郎氏

里山と栗生線を活かしたまちづくりシンポジウム

栗生線沿線に残る里山資源を見直した活性化策とは？
地方鉄道の再生に尽力されている様々な立場の専門家から話を聞いてみよう！

*** 日時 ***
2014年 **6/15(日)**
13:00～15:30 (開場 12:30)

参加費無料
定員200名(事前申込制)
※事前申し込みをいただけない場合、立見になる可能性がありますのでご了承下さい。
お申込み・お問合せ
<http://aosen-love.com/>
※上記サイトの申込フォームよりお申込み下さい。
※電話・FAXでのお申込みも
0794-82-9775(三木管内)
【受付時間】月～金曜日10:00～18:00

基調講演 高齢化社会における里山と栗生線を活かしたまちづくり
講師 **藻谷浩介氏** (日本総研調査部主幹研究員)
山口県生まれの49歳。平成合併前3,200市町村のすべて、海外59ヶ国をほぼ私費で訪問し、地域特性を多面的に把握。日本開発銀行、米国コロンビア大学ビジネススクール留学、日本経済研究所などを経ながら、地域振興や人口動態問題に関し積極的に研究・著作・講演を行う。2012年より現職。近著に『デフレの正体』、『第七回新書大賞を受賞した里山資本主義(共に海川One+21)』、『金融緩和の裏(集英社新書)』など。

パネルディスカッション 地方鉄道から見る栗生線を活かしたまちづくり
コーディネーター **宇都宮淳人氏** (関西大学教授)

パネリスト
藻谷浩介氏 (日本総研調査部主幹研究員)
吉田千秋氏 (ひたちなか海浜鉄道取締役社長)
福井隆一郎氏 (NPO法人RACIA代表・理事長)
松本修治氏 (神戸電鉄鉄道事業本部企画部部長)
山本 篤氏 (栗生線の未来を考える市民の会代表)
ゆいみのり氏 (自称栗生線活性化コーディネーター)

会場へのアクセス
会場 **三木市立市民活動センター 3階大会議室**
(旧 福祉会館) 三木市末広1丁目4番4号 TEL0794-82-0564
※電車の方は、神戸電鉄三木駅、三木上の各駅より徒歩10分です。
※お車の方は、市民活動センターの隣、裏の駐車場が利用可能な場合があります。お申し込みをいただいた方には、当日の案内をさせていただきます。ご来場の際は、お申し込みの上、お越し下さい。
主催 ●栗生線の未来を考える市民の会
協力 ●神戸電鉄株式会社、ひたちなか海浜鉄道株式会社
後援 ●神戸電鉄栗生線活性化協議会、高屋敷 神戸市、小野市、三木市、三木市社会福祉協議会、一般社団法人交通環境整備ネットワーク、神戸新聞社、神戸放送局、サンテレビジョン、ラジオ関西、エフエムみづい

補助金を活用して市民団体が開催したシンポジウム

2. 栗生線の歩みとまちにおける役割



栗生線は、当初、三木までの予定であった。

(1) 創業者 山脇延吉(やまわき えんきち)翁



山脇延吉(1875-1941)

- ・神戸市北区道場町出身
- ・道場銀行頭取の後、道場村長、兵庫県会議員
- ・大正～昭和初期の農村疲弊を憂い、自力更生を唱えて農民の意識改革や実践を促す。
活動は全国的な広がりを見せた
- ・大正3年に有馬鉄道を設立し、翌年、三田～有馬間に鉄道を敷設するが、国に買い上げられる
(昭和18年に廃線)
- ・大正15年に神戸有馬電気鉄道を設立。昭和3年に有馬線・三田線が開業

神戸電鉄は、神戸から三田・三木への短絡ルートと、大阪や神戸から有馬温泉への観光ルートを確保し、これら地域の振興を図るべく、山脇翁が私財を投げ打って敷設、なんとか開業までこぎつけたものである。

(2) 三木線の開業



小部トンネル

- ・栗生線は、昭和11年に、三木線として鈴蘭台～広野ゴルフ場前間が開業
- ・当時は、さまざまな理由により、子会社の三木電気鉄道が鉄道を敷設
- ・その後、昭和13年に三木(福有橋)まで延伸し、当初計画していた路線が全線開業



美囊川橋梁



開業に架線工事が間に合わず、
ガソリンカーを機関車がけん引

(3) 栗生までの延伸

- ・小野、栗生までの延伸は、地域住民からの強い要望と寄付等により昭和27年に実現。これに伴い、栗生線に改称
- ・神戸有馬電気鉄道も、昭和22年に三木電気鉄道を合併して神有三木電気鉄道へ、さらに昭和24年に神戸電気鉄道へ改称



万勝寺川橋梁

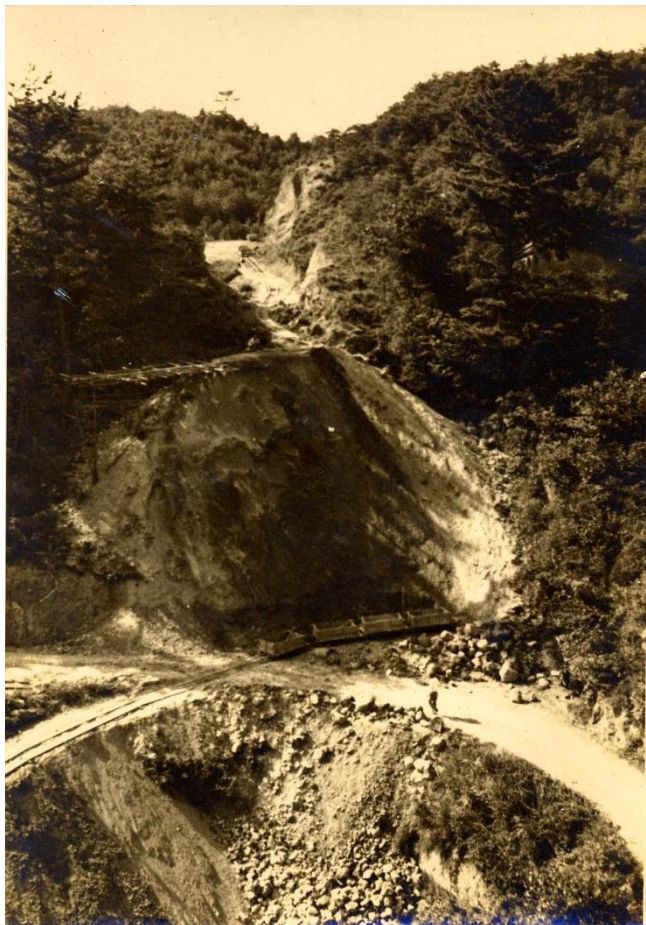


檜山駅付近



小野駅開業を祝う市民

(4) 建設・開業時と現在



押部谷～緑が丘間

開業時は、大規模な住宅開発等は計画されておらず、資金難でもあったため、条件の悪い場所に単線で敷設された。まさに、のどかな山間を走るローカル鉄道として開業し、農産物、そろばん、金物等の小荷物輸送も行われていた。

(4) 建設・開業時と現在



鈴蘭台西口駅付近

(4) 建設・開業時と現在



三木城址から三木市内方面



鈴蘭台駅

(5) 路線の性格を変えた神戸都市圏の拡大

神戸発展は六甲山開発から

「**背山総合開発審**」描く青写真

「三日月」の夜景。で外人観光にも知られている園公公園六甲山は神戸市の代表的観光地である。世界各國にわたる神戸港が表すすべは、六甲は裏。この海と山にかこまれた神戸の街地が横たわっている。神戸の発展は青山開発による。……として原口市長は六甲山を総合的に開発する準備を調査に命じ昨年十月七日青山総合開発審議会がつくられた。神戸市が

とうやく本館を入れて六甲に手をいれたわけだ。また調査の段階を出していないが、学識経験者をスラリと並べた百二十人の委員がつくり出す開発計画は六甲の姿を根本的に変ほううさせ、神戸の発展に大きく寄与するに違いない。そこで同審議会が描いている青山開発の書き真をのぞいてみよう。



發展遅らせる背山

[illegible]

一流の審議会委員

道路 住宅施設

縦横に走らす道路 16地区に観光、住宅施設

▼谷上地区（森林・住宅）大規模な果樹園、キャンプ・センターをつくり、住宅を誘致する。

▼表六甲地区（観光・レクリエーション）草ふの広場、天文台、展望台などを設け、観光客のための国際ホテルを建設する。

▼西六甲地区（同）スキ、スケート場、デイズニランド、お花畑などをつくり、レクリエーション・センターにする。

▼黒五・五介地区（森林砂防）保有林とし、砂防地区とする。
▼摩耶地区（観光）市民体育館、小劇場、リフト、ローラー・スケート場をつくり、また西六甲から摩耶にかけてユース・センタ―を建設する。

▼再度山地区（レクリエーション）自然動物園 小運動場 野外劇場などをつくり、青少年レクリエーション地にする。

▼小部峠地区（住宅造成）宅地開発で大ニュー・タウンとし、公園 墓場を建設する。

▼鉢伏山・須磨地区（レクリエーション）世界民芸館を建ててゐる。

モノレール建設も

[illegible]

沿線が大きく姿を変えたのは、高度経済成長期以降であった。

(5) 路線の性格を変えた神戸都市圏の拡大



神戸市が六甲山北側の開発を打ち出すなど、拡大する神戸都市圏の受け皿として神戸電鉄沿線が脚光を浴びた。

(5) 路線の性格を変えた神戸都市圏の拡大



鈴蘭台周辺をはじめ、粟生線沿線でも民間デベロッパーがニュータウン開発を進めた。

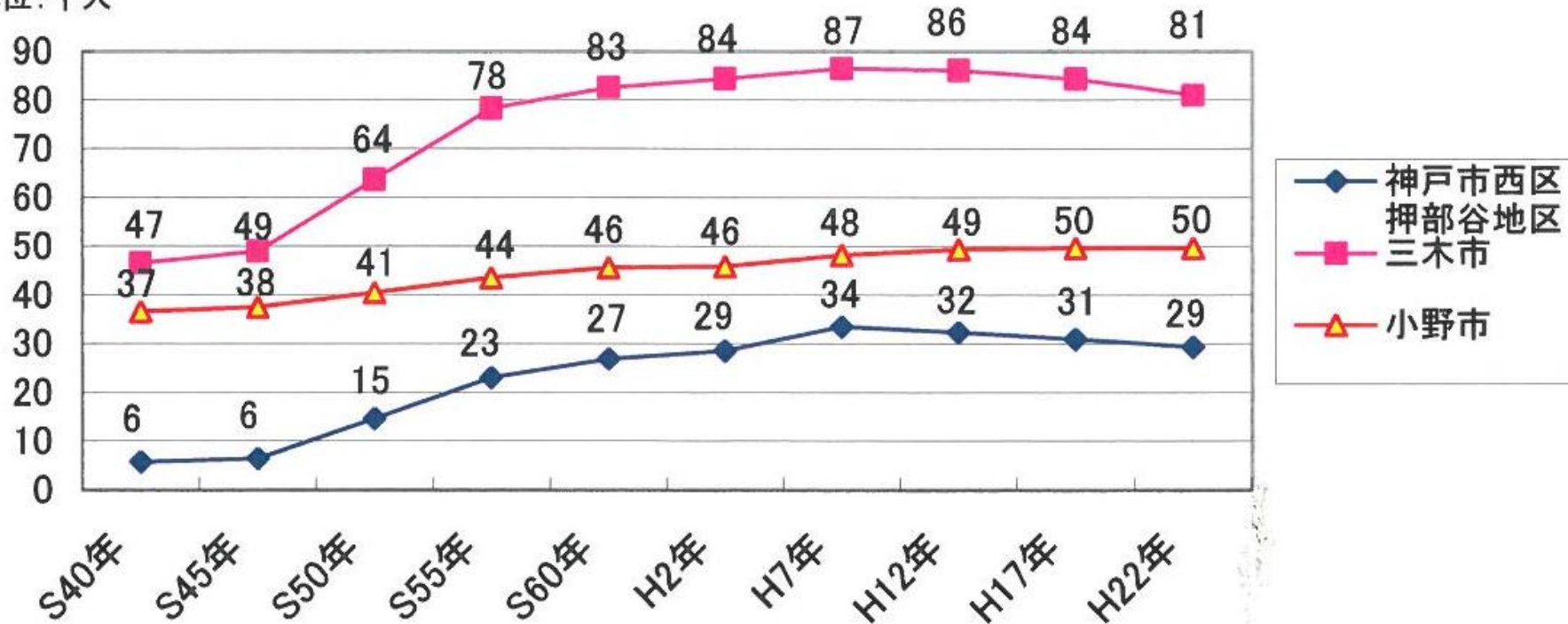
(5) 路線の性格を変えた神戸都市圏の拡大



緑が丘、自由ヶ丘等のニュータウンも昭和40年代後半に開発された。

(5) 路線の性格を変えた神戸都市圏の拡大

単位:千人



沿線自治体では人口(税収)が増え、市勢が発展していった。

特に、緑が丘～志染間や押部谷地区の増加が激しく、昭和40年と比べてピーク時には、三木市で1.9倍、押部谷地区で5.7倍まで人口が増加した。

(6) 続かなかった沿線人口の拡大



昭和50年代に入り、神戸市が西神地区やウオーターフロントの開発を推進すると、粟生線沿線のベッドタウンとしての魅力が薄れ、沿線人口の拡大はストップした。今、昭和40年代後半から開発されたニュータウンが**オールドタウン化**し問題となっている。

(7) 車社会の進行と駅周辺の賑わい喪失

沿線人口の増加が長続きしなかった一方、車保有率の高まりや地価の高騰等を受けて、新しい施設は郊外に、すなわち、車で訪れることを前提に作られるようになった(まちが郊外化・分散化していった)。そのため、鉄道を利用しない人が増え、駅周辺の商店街等も賑わいや活気を失っている。



郊外型の施設には、必ず大型の駐車場が整備される。

(8)他の交通機関との競合

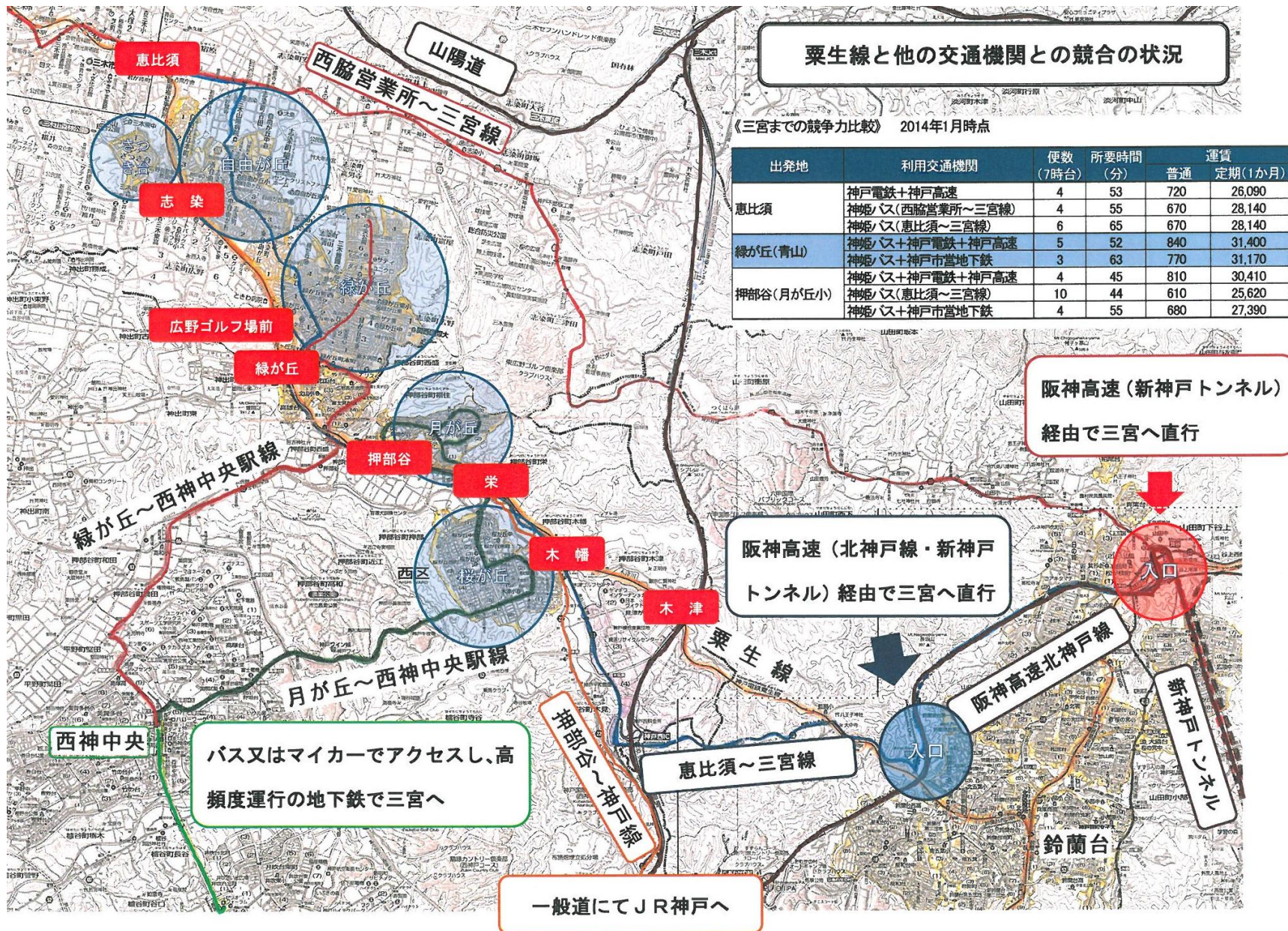
まちが郊外化、分散化すると、車を中心としたライフスタイルや都市構造となり、車社会が進行する。

栗生線沿線では、道路網の整備が進み、**近隣の移動はもとより三宮等の都市部への移動にもマイカー**が使われるようになった。

また、神戸市営地下鉄西神線の開業や西神中央までのバス路線開設等により、**バスやマイカーと地下鉄を乗り継いで三宮に移動**する人や、高速道路の整備に伴って開設された**高速バスを利用して三宮へ移動**する人も増えていった。

そして、マイカーやバス、地下鉄との競合が激しくなったところに、高齢化、少子化の波が押し寄せ、20年間で年間輸送人員が750万人も減少することとなった。

(8)他の交通機関との競合



3. 栗生線問題の本質

(1) 沿線人口拡大の裏で

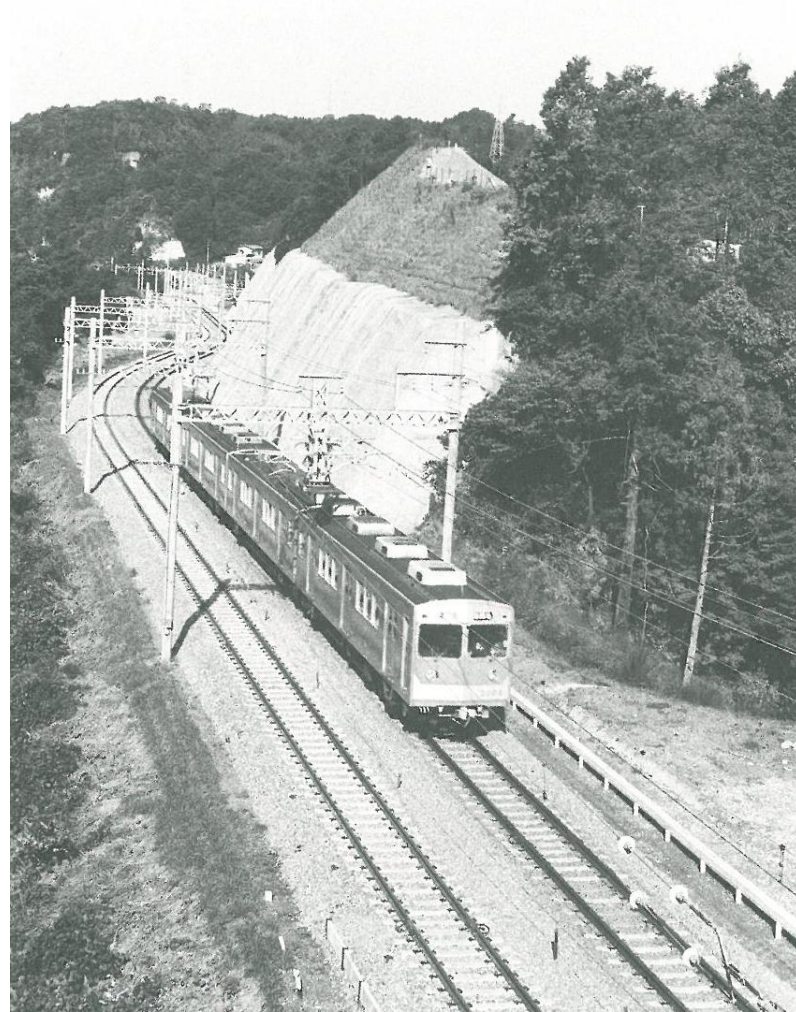


昭和40年頃の鈴蘭台駅の乗降風景

当時の神戸電鉄は、従業員1人当たりの収入の高さから、西の営団(東京メトロ)と称されるほど輸送人員が増加したが、一方で輸送力の増強が強く求められた。

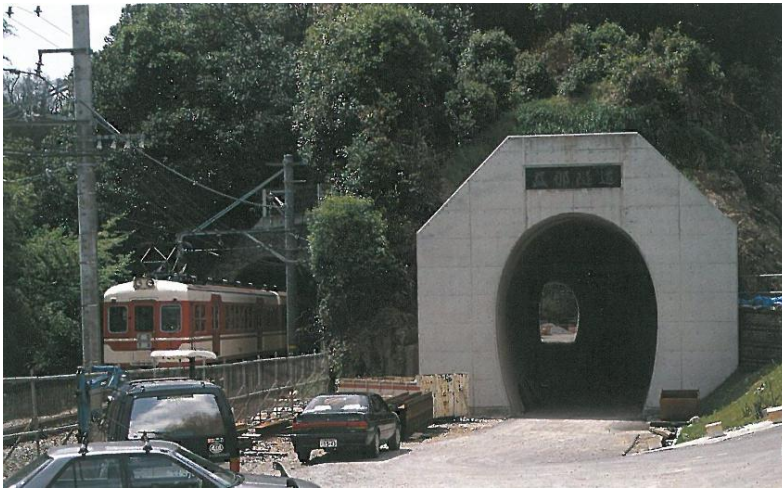
ニュータウン開発の際、デベロッパーは道路、上下水道、公共施設等の整備負担をするが、鉄道の輸送力増強は事業者まかせとなっている。

(1) 沿線人口拡大の裏で



神戸電鉄線は、もともと地理的条件の悪い山岳路線であったため、輸送力増強の際には、大規模な土木工事を行う必要があった。

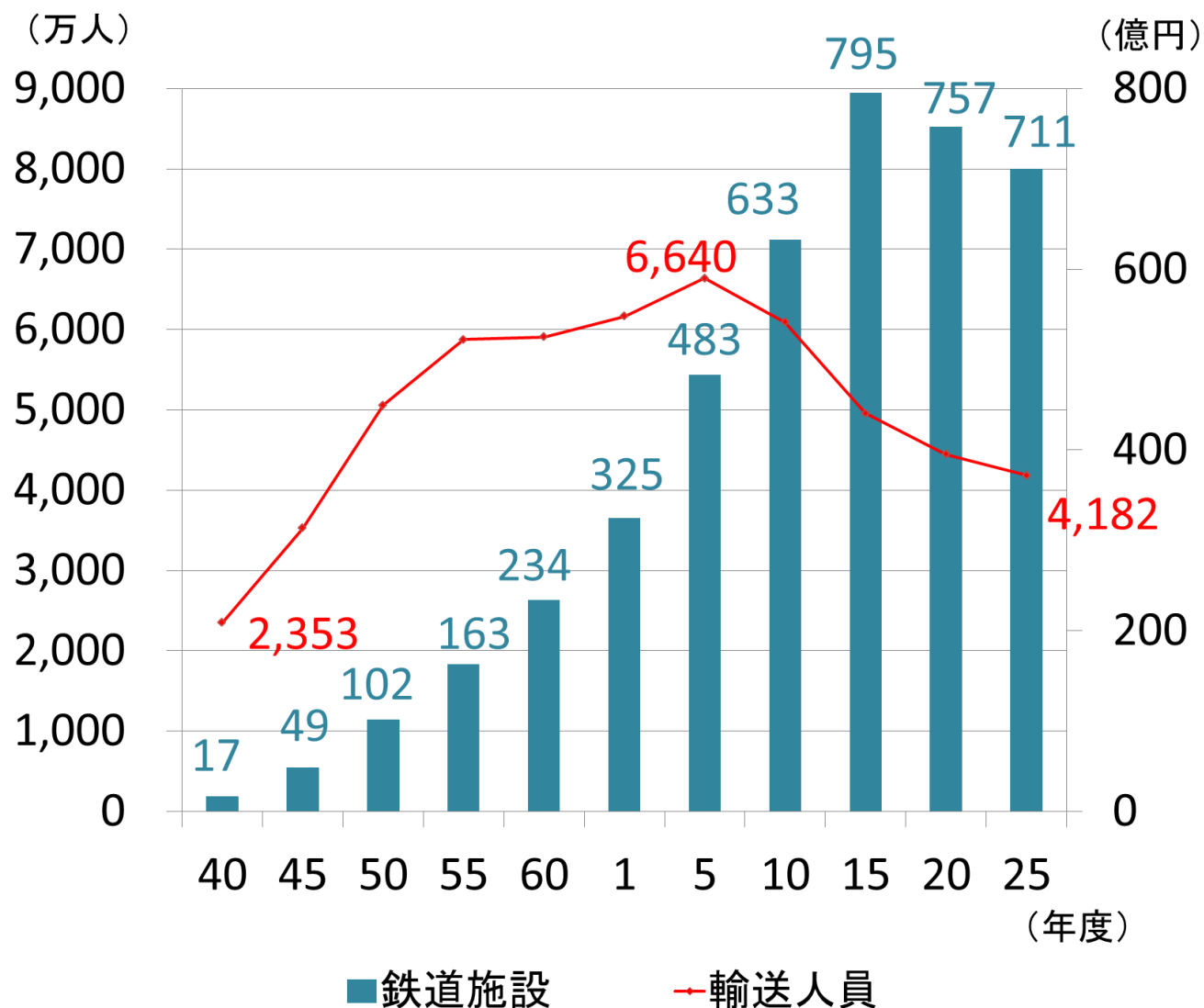
(1) 沿線人口拡大の裏で



これらの工事には**多大な資金(借入)**が必要で、後に神戸電鉄の経営を**圧迫**する要因となった。

(2) 経常赤字の正体

※グラフは全線



(2) 経常赤字の正体

輸送力増強工事は長期間かけて推し進めていく必要があったが、その途上の平成4・5年から輸送人員は減少に転じた。

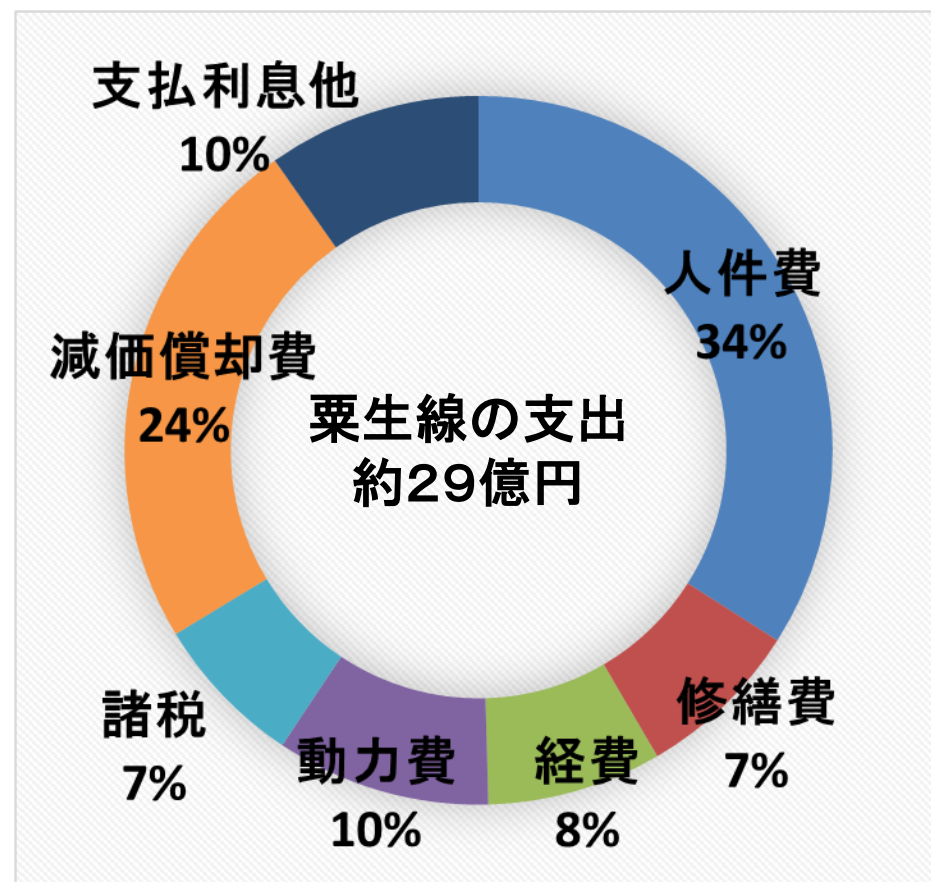
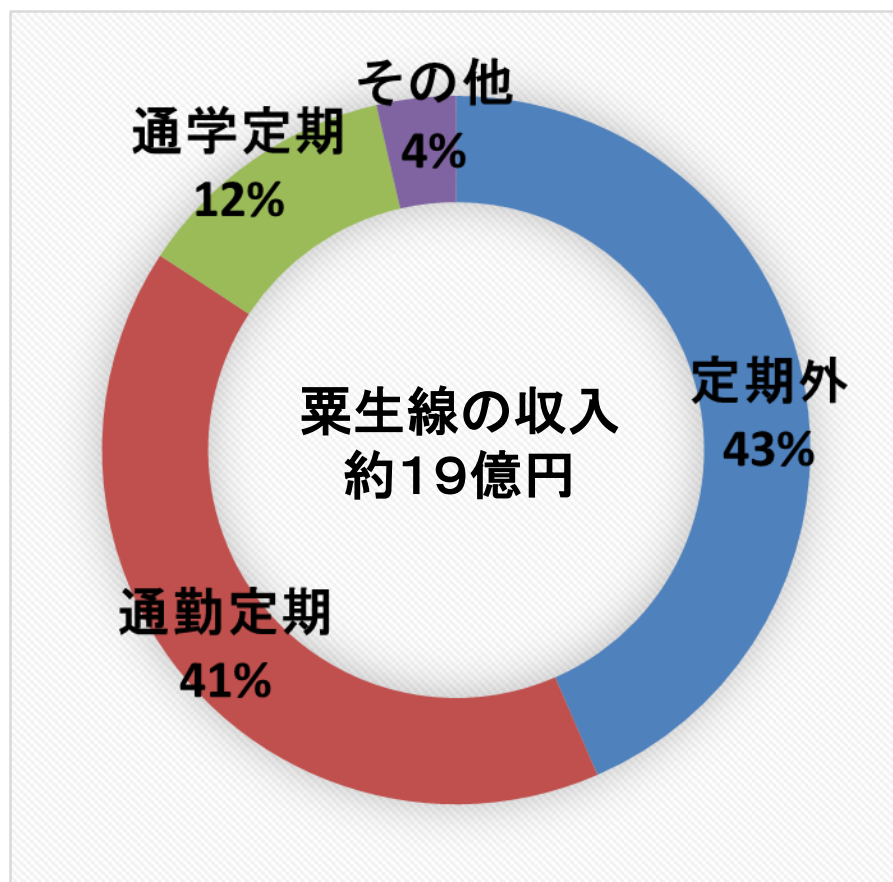
しかし、平成4年当時、沿線ではまだまだ住宅開発が計画されていたこと、車内の混雑も相当であったことなどから、工事をストップさせることはできなかった。

輸送力増強工事等は平成15年まで続いたが、この間、輸送人員(収入)は大きく減少、同工事に要した多大な資金は回収が進まず、借入金が増大化、経常収支も減価償却費や支払利息などの資産保有コストの負担が嵩み、赤字基調となった。

もし、沿線人口の拡大がもっと進展していたら・・・

栗生線・全線の経営状況は、大きく変わっていたはず・・・

(2) 経常赤字の正体



- ・資産の建設・保有に係るコスト(償却＋利息＋諸税)は41%と地下鉄並みに大きい。
- ・償却前利益(経常利益＋減価償却費・支払利息)でみると、収支はほぼ均衡

(3) 償却前利益ゼロの意味(資金面)

償却前利益 : 1年間の営業活動の結果、手元に残ったお金



企業の活動は、資金面では「営業活動」「投資活動」「財務活動」の3つに分けられるが、償却前利益がゼロということは、**鉄道のオペレーション自体はギリギリ成り立っているものの、**

営業活動において
投資活動において
財務活動において

借入金の利息が返せない
設備の更新投資ができない
借入金の返済ができない

ということ

だから、栗生線には資産の建設・保有に係るコストを軽減する支援が必要！

(4)神戸電鉄グループの財務状況

連結貸借対照表

平成26年3月31日現在

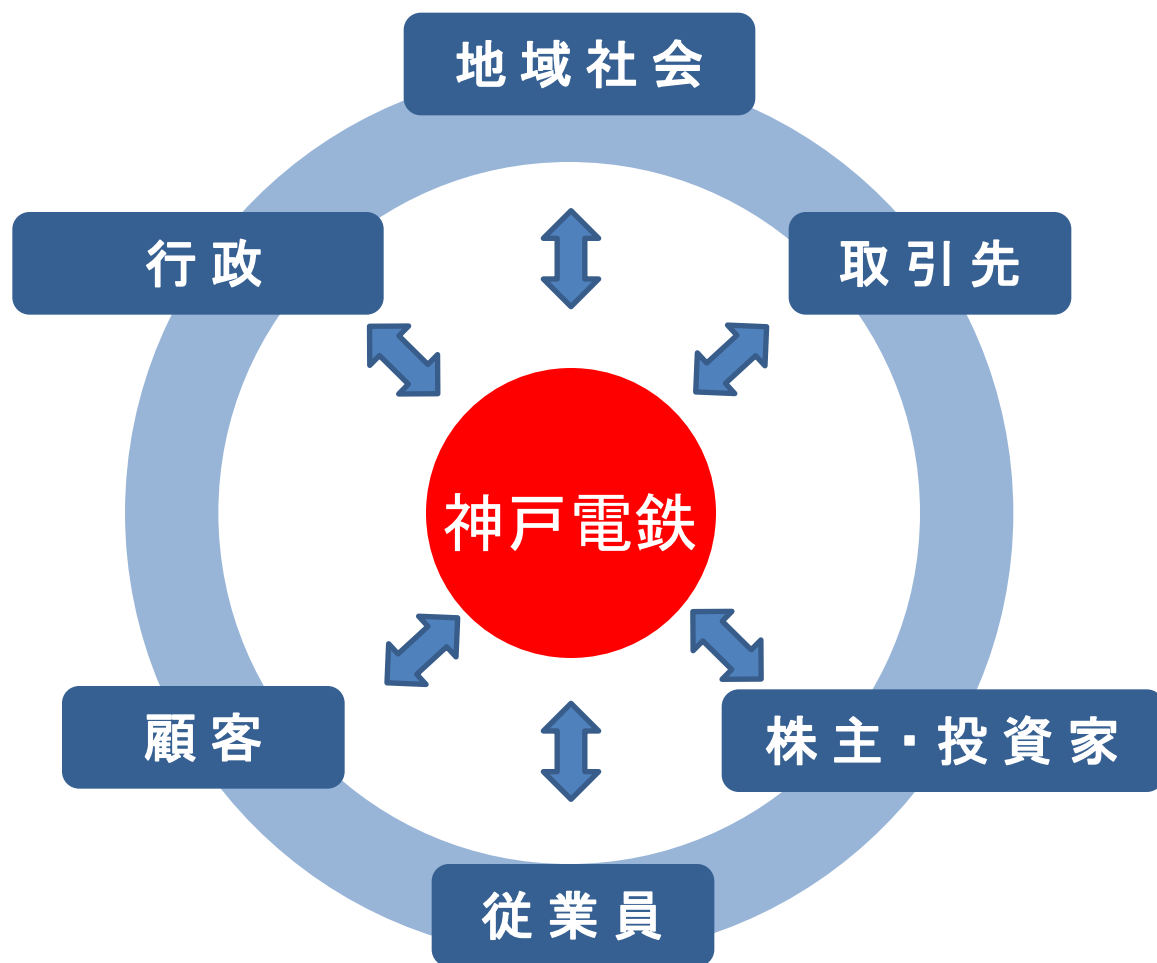
科 目	金 額	科 目	金 額
(資 産 の 部)	百万円	(負 債 の 部)	百万円
流 動 資 産	5,197	流 動 負 債	33,875
現金及び預金	1,275	買掛金	2,191
売掛金	1,062	短期借入金	28,765
短期貸付金	98	未払法人税等	91
販売土地及び建物	1,111	前受金	144
商 品	99	賞与引当金	43
貯 蔵 品	459	そ の 他	2,638
未成工事支出金	0	固 定 負 債	51,868
そ の 他	1,091	長期借入金	43,506
貸倒引当金	△1	繰延税金負債	52
固 定 資 産	92,313	再評価に係る繰延税金負債	3,895
有 形 固 定 資 産	89,249	退職給付に係る負債	1,807
建物及び構築物	47,405	負 の の れ ん	3
機械装置及び運搬具	5,820	そ の 他	2,603
土地	34,462	負 債 計	85,744
建設仮勘定	1,123	(純 資 産 の 部)	
そ の 他	437	株 主 資 本	10,852
無 形 固 定 資 産	740	資 本 金	11,710
の れ ん	31	利 益 剰 余 金	△819
そ の 他	709	自 己 株 式	△38
投資その他の資産	2,323	その他の包括利益累計額	913
投資有価証券	1,017	その他有価証券評価差額金	218
長期貸付金	1,013	繰延ヘッジ損益	△84
繰延税金資産	62	土地再評価差額金	1,072
そ の 他	256	退職給付に係る調整累計額	△292
貸倒引当金	△26	純 資 産 計	11,766
資 産 合 計	97,510	負 債 ・ 純 資 産 合 計	97,510

借入金が722億円あり、欠損金を抱えている。

借入金／EBITDA倍率は16倍で、大手平均の約7倍に比べ、極めて悪い(収益力からみて、借入金が大きすぎる)。

(注) 記載金額は、百万円未満を切り捨てて表示しております。

(5) 神戸電鉄のおかれた状況



財務状況および栗生線の厳しい状況は、さまざまな
ステークホルダーに影響を及ぼしている

(5) 神戸電鉄のおかれた状況

財政も厳しく、一民間企業に過大な支援はできない！

粟生線がないと困る
(残念ながら、一部の声)

地域社会

業績が下がったら
融資を引き揚げ
ますよ！(銀行)

行政

取引先

運賃を安くして！
もっと早く！

いつになったら、
配当してくれるの！

神戸電鉄

顧客

株主・投資家

従業員

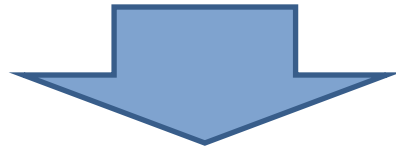
神鉄のサービスが
悪いのは粟生線
のせいでしょ！

もう、人員削減や給与
カットは限界！

粟生線沿線の声

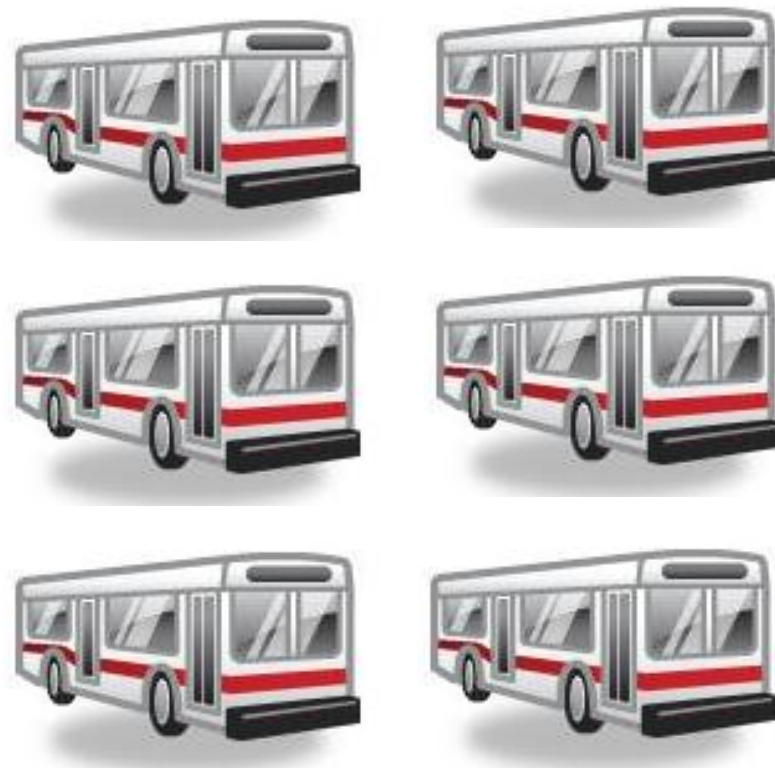
上記以外の声

4. 知っておきたい暮らしへの影響 (1) 代替交通の確保



粟生線の利用者は、1日あたり約18千人(往復)であり、これらが主にバスやマイカーに転移することになる。

(2)バスによる代替輸送 問題点



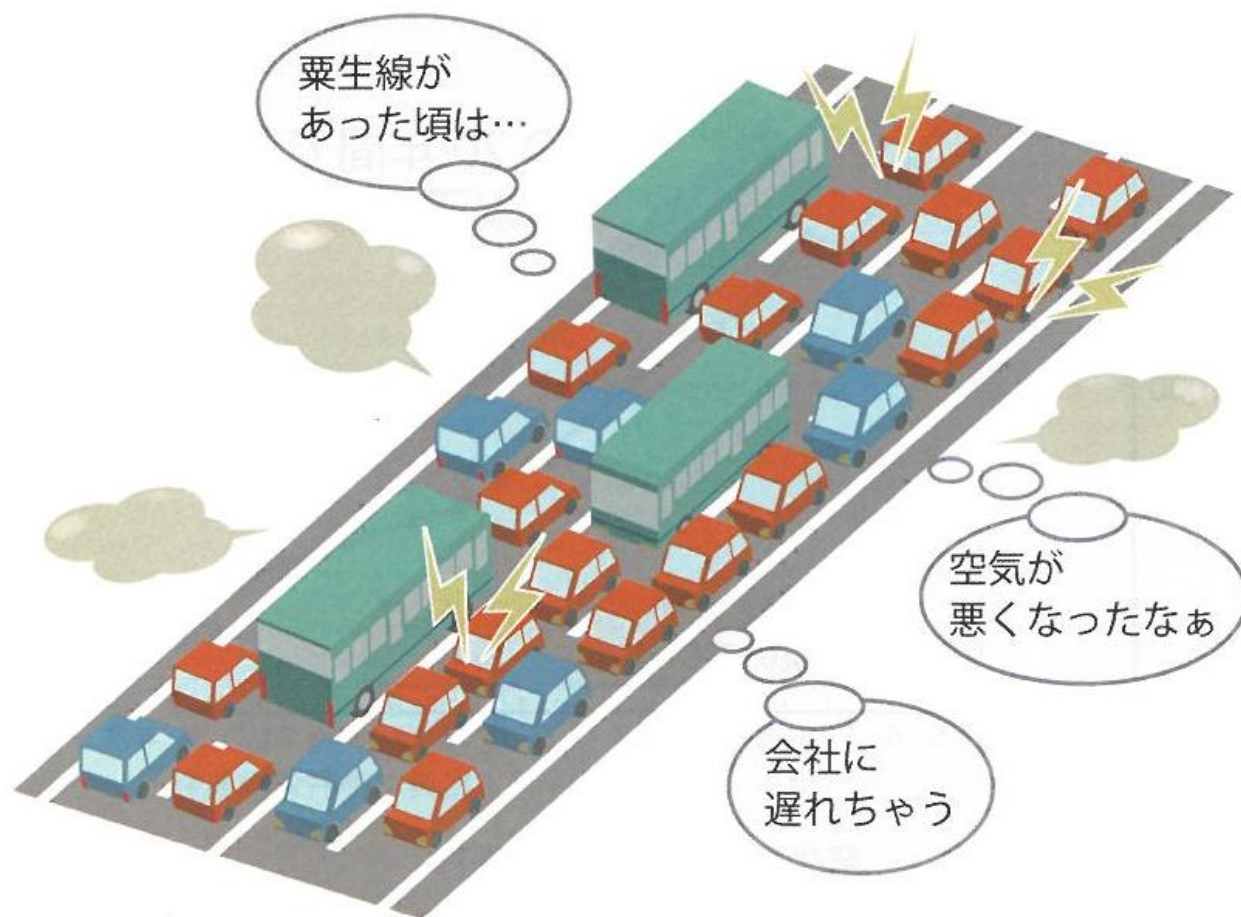
粟生線の朝ラッシュ時の利用者(西鈴蘭台エリアを除く)は、1時間あたり約4千人であり、このうち60%がバスに転換すると仮定した場合、約60台程度のバスが必要となり、車両や車庫の確保に多額な費用がかかる。
ただ、このように大量のバスが走行すると道路は機能しなくなる。

(2)バスによる代替輸送 問題点

- 鉄道が廃止となり、代替バス化される場合、運行本数は維持されるものの、運賃は値上げされるのが一般的(ただ、停留所数は増える)。
- 運賃値上げや定時性確保の問題などの理由から、最終的に、**鉄道利用者の約4割程度しかバスへ転換しない**のが実状。
- 低転換率 ⇒ 減便 ⇒ 値上げ ⇒ 減便 ⇒ 地域公共交通の消滅**というのが、鉄道から代替バスへ転換した場合に全国各地で繰り返されてきた歴史。
- 近年は、**バス運転手の確保が難しく**、高齢化社会が加速し、ますますバスの必要が高まる中、**大きくバスに依存したシステムの維持は困難**。

事業者名	廃止路線	廃止区間	廃止年月	営業キロ	鉄道代替バスへの転換状況
長野電鉄	河東線	信州中野～木島	2002年4月	12.9km	廃止6か月後の転換率63%、3年後49%
日立電鉄	日立電鉄線	常北太田～鮎川	2005年4月	18.1km	廃止3か月後の転換率42%
鹿島鉄道	鹿島鉄道線	石岡～鉾田	2007年4月	27.2km	廃止2か月後の転換率41%
名古屋鉄道	揖斐線(一部)	黒野～本揖斐	2001年10月	5.6km	廃止1年後の転換率42%
	谷汲線	黒野～谷汲	2001年10月	11.2km	廃止1年後の転換率12% (代替バスも05年9月に廃止)
	八百津線	明智～八百津	2001年10月	7.3km	廃止1年後の転換率28%
	竹鼻線	江吉良～大須	2001年10月	6.7km	廃止1年後の転換率32%
	揖斐線	忠節～黒野	2005年4月	12.7km	廃止直後の転換率40%
	岐阜市内線	岐阜駅前～忠節	2005年3月	10.9km	廃止1年後の転換率56%
	美濃町線	徹明町～関	2005年4月	13.0km	廃止1年後の転換率60%
西日本鉄道	宮地岳線(一部)	西鉄新宮～津屋崎	2007年4月	9.9km	廃止6か月後の転換率80%

(3) 深刻な交通渋滞



しかも、栗生線利用者の60%がマイカーに転移すれば、**朝夕、各5,000台の車が道路にあふれ、代替バスとともに、深刻な渋滞原因**となる。

(4) 土地・家屋など資産価値の低下

不動産を購入する場合、交通の利便性は極めて重要な要素である。一般的に鉄道駅から遠い物件は人気が低いことから、資産価値の低下は免れない。

⑩ 価格形成要因の変動状況	[一般的要因]	地場産業の不振と少子高齢化が顕著で地域経済は総じて停滞。さらに雇用・所得環境の先行き懸念が強まり住宅等に対する需要は減退している。
	[地域要因]	神戸電鉄の存廃問題が払拭できない情勢下で住宅需要の都心回帰現象が進んでおり、市内の大量の宅地供給を背景に地価は弱含み基調を続けている。
	[個別的要因]	個別的要因に変動はない。

※ 鑑定評価書にも、存廃問題に触れる記述がある

(5) 鉄道がなくなった場合におけるその他の問題

- 子どもや学生、お年寄りなど運転ができない家族のための送迎(通学、通院、買物等)が増える。



どんなに車社会が進行した地域でも、車を運転できない人が3割以上いると言われている。



- 行動範囲が狭まり、圏域(通勤、通学範囲等)が縮小する。



etc

一般的に、人は、不便な場所に住みたいとは思わないことから、鉄道がなくなれば、若者を中心として、**人口流出(＝一層の高齢化)**に**拍車**がかかる。

5. 各地の取り組み (1)平成12年以降に廃止された鉄道

近年廃止された鉄軌道路線

平成26年3月31日現在

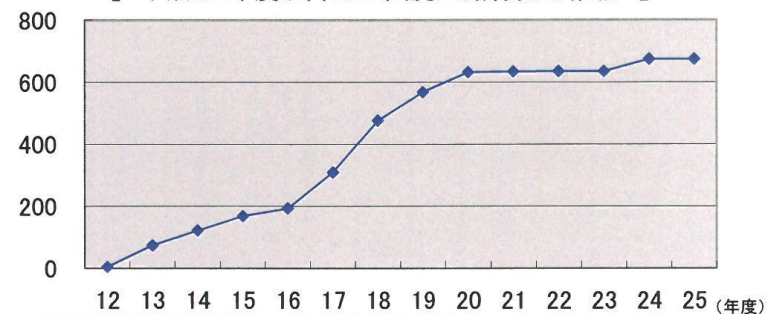
○ 平成12年度以降、全国で35路線・673.7kmの鉄軌道が廃止された。

【平成12年度以降の全国廃止路線一覧】

年度	路線名	事業者名	区間	営業 キロ	営業廃止 年月日
12	北九州線	西日本鉄道	黒崎駅前～折尾	5.0	12.11.26
13	七尾線	のと鉄道	穴水～輪島	20.4	13.4.1
	大畑線	下北交通	下北～大畑	18.0	13.4.1
	揖斐線	名古屋鉄道	黒野～本揖斐	5.6	13.10.1
	谷汲線	"	黒野～谷汲	11.2	13.10.1
	八百津線	"	明智～八百津	7.3	13.10.1
	竹鼻線	"	江吉良～大須	6.7	13.10.1
	河東線	長野電鉄	信州中野～木島	12.9	14.4.1
14	和歌山港線	南海電気鉄道	和歌山港～水軒	2.6	14.5.26
	永平寺線	京福電気鉄道	東古市～永平寺	6.2	14.10.21
	南部縦貫鉄道線	南部縦貫鉄道	野辺地～七戸	20.9	14.8.1
	有田鉄道線	有田鉄道	藤並～金屋口	5.6	15.1.1
15	可部線	JR西日本	可部～三段峽	46.2	15.12.1
16	三河線	名古屋鉄道	碧南～吉良吉田	16.4	16.4.1
	"	"	猿投～西中金	8.6	16.4.1
17	揖斐線	"	忠節～黒野	12.7	17.4.1
	岐阜市内線	"	岐阜駅前～忠節	3.7	17.4.1
	美濃町線	"	徹明町～関	18.8	17.4.1
	田神線	"	田神～競輪場前	1.4	17.4.1
	日立電鉄線	日立電鉄	常北太田～鮎川	18.1	17.4.1
	能登線	のと鉄道	穴水～蛸島	61.0	17.4.1

年度	路線名	事業者名	区間	営業 キロ	営業廃止 年月日
18	ふるさと銀河線	北海道ちほく高原鉄道	池田～北見	140.0	18.4.21
	桃花台線	桃花台新交通	小牧～桃花台東	7.4	18.10.1
	神岡線	神岡鉄道	猪谷～奥飛騨温泉口	19.9	18.12.1
19	くりはら田園鉄道線	くりはら田園鉄道	石越～細倉マインパーク前	25.7	19.4.1
	鹿島鉄道線	鹿島鉄道	石岡～鉾田	27.2	19.4.1
	宮地岳線	西日本鉄道	西鉄新宮～津屋崎	9.9	19.4.1
	高千穂線	高千穂鉄道	延岡～楨峰	29.1	19.9.6
	島原鉄道線	島原鉄道	島原外港～加津佐	35.3	20.4.1
	三木線	三木鉄道	三木～厄神	6.6	20.4.1
20	モンキーパークモノレール線	名古屋鉄道	犬山遊園～動物園	1.2	20.12.27
	高千穂線	高千穂鉄道	楨峰～高千穂	20.9	20.12.28
21	石川線	北陸鉄道	鶴来～加賀一の宮	2.1	21.11.1
24	十和田観光電鉄線	十和田観光電鉄	十和田市～三沢	14.7	24.4.1
	屋代線	長野電鉄	屋代～須坂	24.4	24.4.1

【平成12年度以降の全国廃止路線長の推移】



(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

●交通政策基本法案

我が国経済・社会活動を支える基盤である国際交通、幹線交通及び地域交通について、国際競争力の強化や地域の活力の向上、大規模災害時への対応等の観点から、国が自治体、事業者等と密接に連携しつつ総合的かつ計画的に必要な施策を推進していくため、交通に関する施策についての基本理念を定め、関係者の責務等を明らかにするとともに、政府に交通政策基本計画の閣議決定及び国会報告を義務づける。

国際競争の激化・我が国経済の低迷

災害に強い国土・地域づくり

人口減少・少子高齢化

我が国が抱える喫緊の課題に対し、交通政策に求められる役割は極めて大きい

例えば

- 我が国の国際競争力の強化のための国際交通ネットワークや港湾・空港等の強化
- 危機的状況にある地域の公共交通の確保・改善
- 大規模災害時における旅客・物流ネットワークの機能の確保と迅速な回復 等

これらの課題への対応には

- ・ 長期的視野に立った計画的な取組
- ・ 多様な主体の連携・協働（関係省庁、交通事業者、自治体、住民 等）が不可欠

(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度



(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

交通政策基本法に明記された関係者の責務

■国の責務（第8条）

- 交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない

■地方公共団体の責務（第9条）

- 交通に関し、区域の自然的経済的社会的諸条件に応じた施策を策定し、及び実施する
- 情報の提供その他の活動を通じて、基本理念に関する住民その他の者の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない

■交通関連事業者の責務（第10条）

- その業務を適切に行うよう努めるとともに、国又は地方公共団体が実施する交通に関する施策に協力するよう努めるものとする

(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

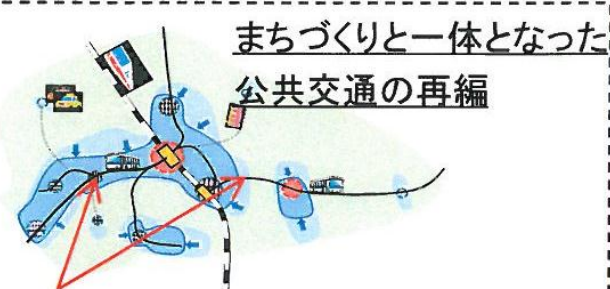
地域公共交通活性化・再生法の改正

背景

- ◆ 人口減少や高齢化が進展する中、地域社会の活力を維持・向上させるために、地域公共交通が果たす役割は増大
 - ・ 地域住民の通院、通学、買い物などの日常生活上不可欠な移動の確保
 - ・ コンパクトシティの実現のため、拠点間などを結ぶ公共交通ネットワークの構築
 - ・ 国内外の観光客を含む地域外からの来訪者との交流の活発化 等
- ◆ これらの要請に応えるためには、民間事業者の事業運営に任せきりであった従来の枠組みから脱却し、

地域公共交通の再定義

地域の総合行政を担う地方公共団体が先頭に立って、関係者との合意の下で、まちづくり等の地域戦略と一体で持続可能な地域公共交通ネットワーク・サービスを形成することが重要



計画的に配置された生活サービス機能へのアクセスの確保のため、公共交通の充実が必要。



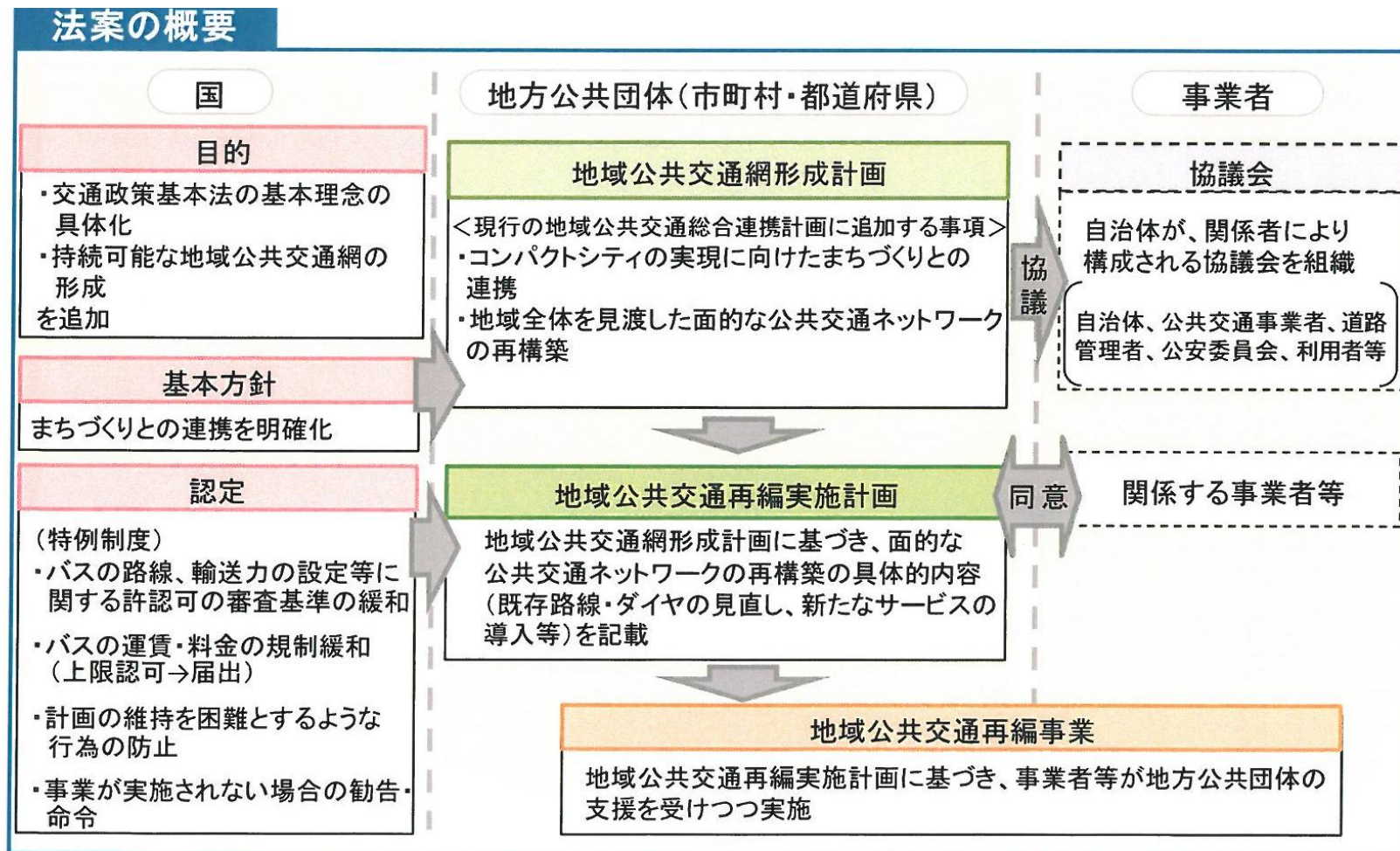
▲LRT



▲デマンド交通

(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

地域公共交通活性化・再生法の改正



地域にとって最適な公共交通ネットワークの実現を強力に推進

(2) 地方鉄道の再生をサポートする法律と国の支援制度

地域活性化のための政策パッケージの一例

1. 超高齢化・人口減少社会における持続可能な都市・地域の形成に係る支援措置(地方都市型)

i. コンパクトシティの形成

<制度>

①	都市再生特別措置法改正	国土交通省	P.8
---	-------------	-------	-----

<予算等>

②	都市機能立地支援事業	国土交通省	P.8
③	集約促進景観・歴史的風致形成推進事業	国土交通省	P.8
④	コンパクトシティ形成支援事業	国土交通省	P.8
⑤	社会資本整備総合交付金	国土交通省	P.8
⑥	公立学校施設整備費	文部科学省	P.9

ii. 地域公共交通の再生

<制度>

①	地域公共交通活性化再生法改正	国土交通省	P.10
---	----------------	-------	------

<予算等>

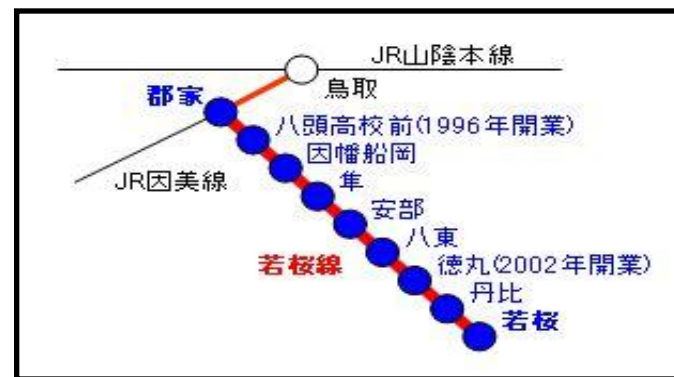
②	地域公共交通確保維持改善事業(地域の特性に応じた生活交通の確保維持、快適で安全な公共交通の構築、公共交通の充実を図るための計画策定等の支援)	国土交通省	P.10
③	社会資本整備総合交付金	国土交通省	P.10
④	地域交通のグリーン化を通じた電気自動車の加速度的普及促進	国土交通省	P.10
⑤	超小型モビリティの導入促進	国土交通省	P.11

政府報道資料より抜粋

国は頑張る地方を応援するための支援措置の充実に取り組んでいる

(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 若桜鉄道

- ・沿線町(若桜、八頭)が鉄道用地・鉄道施設を取得(鳥取県が財政支援)
- ・若桜鉄道へ無償貸与
- ・修繕・管理経費や設備更新経費も支援



(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 三陸鉄道

- ・沿線8市町が鉄道用地・一部施設(トンネル・橋梁)を取得
- ・三陸鉄道へ無償貸与
- ・沿線8市町、関係4市町、岩手県が更新投資、修繕・維持管理費用を支援



(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 信楽高原鉄道

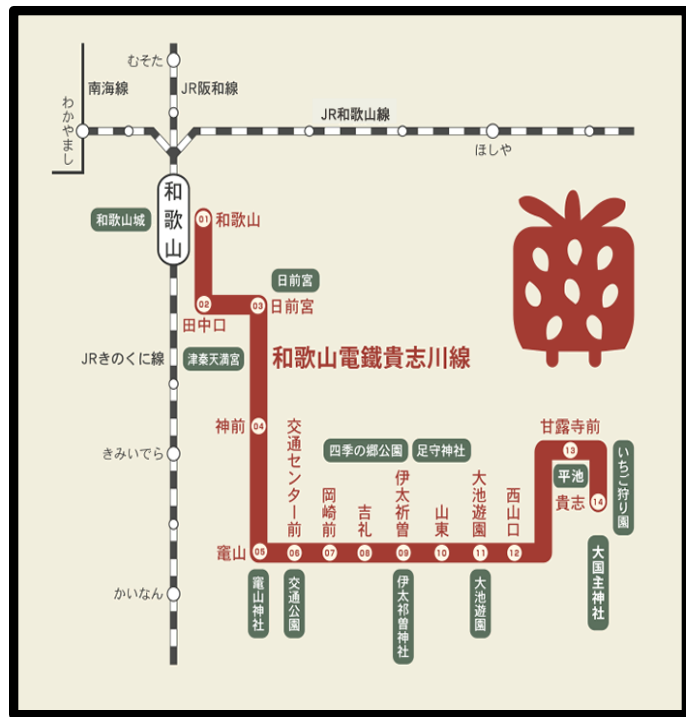
- ・甲賀市が鉄道用地・鉄道施設、車両を取得（滋賀県が資金支援）
- ・信楽高原鉄道へ無償貸与
- ・修繕経費や設備更新経費も支援



写真・路線図等は同社HP (<http://koka-skr.co.jp/index.html>) より

(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 和歌山電鐵

- ・沿線市(和歌山、紀の川)が鉄道用地を取得(和歌山県が補助)
- ・和歌山電鐵へ無償貸与
- ・県が大規模修繕費、市が運営費補助を実施



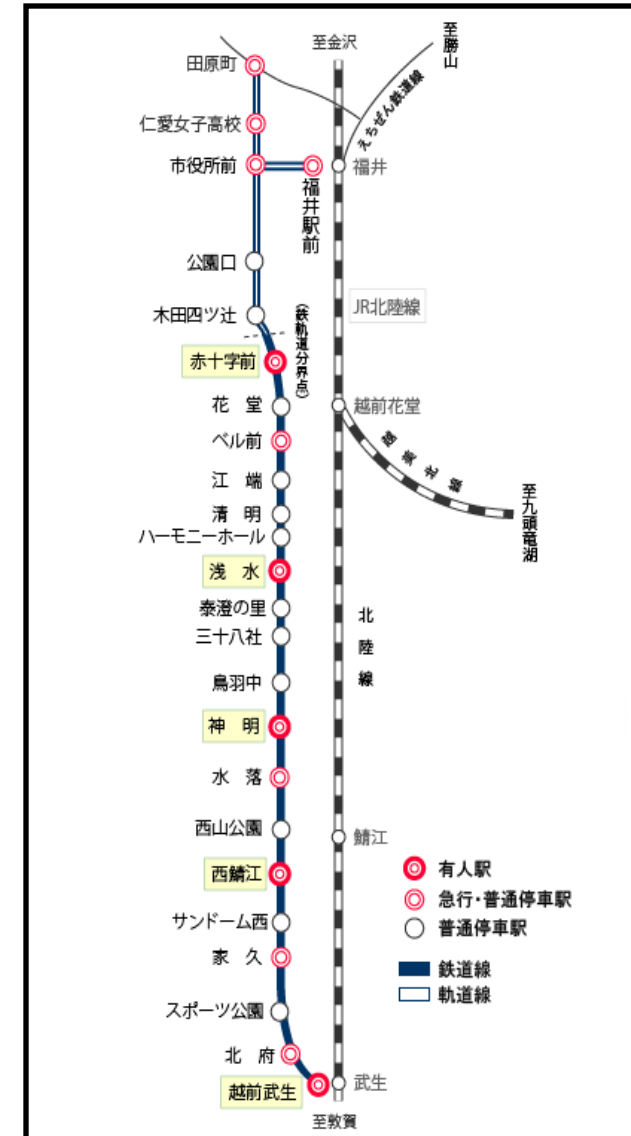
写真・路線図等は同社HP (<http://www.wakayama-dentetsu.co.jp/>) より

(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 福井鉄道

- ・沿線市(福井、鯖江、越前)が鉄道用地を取得(福井県が取得費一部補助)
- ・福井鉄道へ無償貸与
- ・3市が維持修繕経費を、県が設備更新費用を支援



写真・路線図等は同社HP(<http://www.fukutetsu.jp/>)より



(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道 北近畿タンゴ鉄道

- ・現北近畿タンゴ鉄道(沿線市町・京都府・兵庫県が株主)は、施設保有会社へ移行予定
- ・運営は、高速バス事業を行っているWILLER ALLIANCE社が行う予定
- ・設備の維持、更新費用は北近畿タンゴ鉄道が引き続き負担



写真・路線図等は同社HP(<http://ktr-tetsudo.jp/index.html>)より

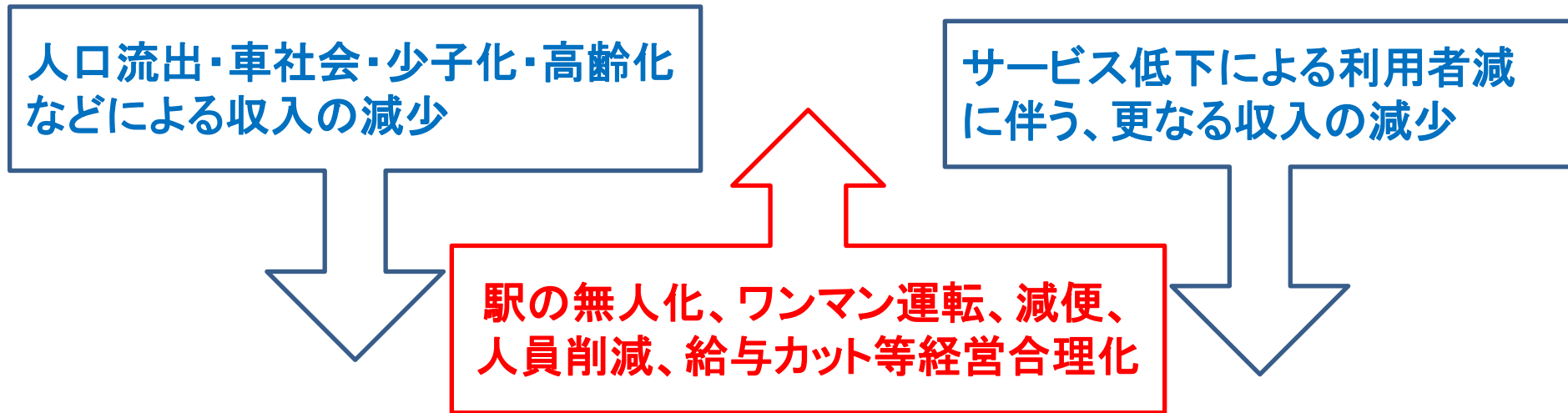
(3) 廃線の危機を乗り越えて蘇った鉄道

「廃線になった鉄道」と「蘇った鉄道」は
何が違うのか？

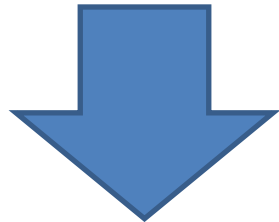
地域住民の熱意と行動！

地域が一体となって、存続に向けて取
り組んだ所だけが、鉄道を蘇らせること
ができた。

(4) 存続または廃止までの一般的なプロセス



鉄道事業者による経営努力の限界



支援・協力要請は、鉄道事業者が自助努力では路線を維持することができないと公言したのと同じ

行政・地域住民への支援・協力要請

行政と地域住民が鉄道の存続に向けた行動を起こさなければ・・・

経営形態の見直しを含めて、あらゆる可能性を検討することが大事

(5) 和歌山電鐵に学ぶ



猫の駅長が話題となり、脚光を浴びる和歌山電鐵。他にも、ユニークなデザインの駅舎や車両、グッズ販売など、従来の鉄道会社とは違うビジネスモデルがマスコミ等で取り上げられているが、**同社の再生を本当に支えているものは、「行政の支援」と「地域住民の熱意と行動」**である。

(5) 和歌山電鐵に学ぶ

特集…希望ある存続へ

「和歌山電鐵貴志川線の再生とこれから」

赤字ローカル線から

「地域の宝」へ。

2003年10月、南海電気鉄道は赤字が続く貴志川線の廃止検討を表明した。

これを受けて、地域住民は『貴志川線の未来をつくる会』など、さまざまな住民団体を設立。

それぞれの特徴を活かした存続運動を展開していった。

2005年2月、和歌山県・和歌山市・

貴志川町（現・紀の川市）は貴志川線存続で合意。

南海電鉄撤退後の運営事業者公募により、事業を継承することが決まった岡山電気軌道は、

同年6月に貴志川線を引き継ぐために新会社「和歌山電鐵」を設立。地域住民、自治体と協働する運営体制で、

「貴志川線再生」に乗り出した。

赤字ローカル線から、住民が存続を熱望した「地域の宝」へ——
そのあゆみを追った。

(5) 和歌山電鐵に学ぶ



代表

濱口晃夫

Akio HAMAGUCHI

貴志川線の 未来を つくる会



「鉄道の存続には、 住民の本物の熱意が必要」

住民運動のシンボリック存在でもある「貴志川線の未来を つくる会」(以下、つくる会)は、南海電鉄が貴志川線廃止検討を表明した翌年、2004年9月に結成した。

「住民にとって、鉄道はあって当たり前前の空気のような存在。私が暮らす西山口駅近くの長山団地も、鉄道が利用できることを前提に開発された住宅地で、いきなり窮地に追いやられた思いだった」と、濱口晃夫代表は当時を振り返る。

廃止検討を受け、長山団地の区長を務めていた濱口代表は、団地内で貴志川線の勉強会を開催するなど存続運動を開始。濱口代表ら、地域の活動がNHKのテレビ番組『難問解決!ご近所の底力』に取り上げられると、貴志川線の存続問題が全国で大きな反響を呼んだ。

「住民が本気で存続運動に取り組めば、貴志川線を存続させることができる」と、番組出演者を中心につくる会を結成。他の事業者による存続に向けて、運動を開始した。

「赤字路線を残すには行政支援と住民の理解が不可欠。関係機関への働き掛け、住民への啓発活動、貴志川線の利用促進を三つの柱に、各自治会の協力を得て説明会を開催したり、行政も参加するフォーラムなどイベントを開催していった」

(5) 和歌山電鐵に学ぶ

7人で立ち上げたつくる会の広がりを目覚まし、会費10000円の会員数が3カ月で5000人、翌年4月には6000人超を記録。本物の住民の熱意が行政を後押しし、貴志川線の存続が確定した。

「それまで、貴志川線は鉄道事業者にお任せの状態、行政も住民も実態をまったく知らなかった。存続運動を通じて、これからの地域鉄道は、事業者と行政、住民の三位一体で守っていかなければならないと痛感した。また、そのための組織が必要だと考えていたが、和歌山電鐵は、貴志川線運営委員会をつくってくれた。利用者である住民、支援する行政、そして事業者、3者が互いの理解を深め合いながら、努力している」

つくる会のスローガン「乗って残そう貴志川線」は、存続後、「もっと！ずっと！貴志川線」に代わり、イベントの企画・実施など、利用促進に向けたさらに多彩な取り組みが続いている。

貴志川線運営委員会には濱口代表が出席し、運営委員会主催のイベント等につくる会の会員が手弁当で集まり、運営する。つくる会の月2回の定例会には、和歌山電鐵社員が参加している。

また、存続が決まって7年経った現在も、会員数は2200〜2300人で安定して推移しており、「多くの人が会費を

払って、活動に参加してくださるのは本当にありがたい」と感謝を述べる。

「会の結成当初から心掛けているのは、圧力団体になってはならないということ。事業者、行政、それぞれの立場がある。利用者、住民の立場からのお願いをする。私たちも無理をしないで、できることをする」という意識で活動を続けている。

現在は、つくる会が発案した「チャレンジ250万人あと4回多く乗って永続させよう」キャンペーンに精力的に取り組んでいるところだ。

「住民が本物の熱意を持ち続け、10年目以降についても、行政が支援できる下地をつくり、『永続』につなげていきたい」



「チャレンジ250万人」の駅内看板。利用者に「永続」を呼び掛ける。

※ これらの記事は、日本民営鉄道協会HP (<http://www.mintetsu.or.jp/>) からダウンロード可

(みんてつ2013夏号／日本民営鉄道協会より)

(5) 和歌山電鐵に学ぶ

和歌山電鐵の再生スキーム

【土地】和歌山市と紀の川市が保有(無償貸与)

⇒ 固定資産税減免

【鉄道施設】南海電鉄が和歌山電鐵に無償譲渡

⇒ 減価償却費、利息負担等がほぼゼロ

【その他】**欠損補助**(8千万円を上限とした運営費補助)

和歌山電鐵では、南海電鉄時代の赤字5億円が8千万円まで縮小した。勿論、話題性の喚起による集客効果も大きいですが、収入は4千万円程度増えたにすぎず、上記の支援スキームがいかに大きいかかわかる。

ただ、**上記の支援スキームは、地域住民の熱意と行動があったからこそ、**行政が存続に向けて、踏み込んだ決定をしたことを忘れてはならない。

6. 栗生線の維持・存続に向けて (1)解決すべき課題

① 日本型鉄道経営モデルの限界

- 鉄道は、他の交通と違い、事業者が資産(インフラ)の整備を担っているが、これにより地域鉄道の多くが赤字に苦しんでいる
- 現モデルは、インフレ・人口増加社会を前提としたもの

② 自治体の対応

- 神戸電鉄が必要とする支援額が大きいいため、その支援額に对应していくためには、公共交通に対しそれだけの支援をする理由や住民の理解を得ることが必要
- 駅を中心としたまちづくり等の利用促進施策により、利用の増加を図らなければ、根本的な問題解決とはならない

(1) 解決すべき課題

③ 市場の失敗

- 人口減少社会の中で、鉄道だけでなくバスも厳しい事業運営を行っている
- にもかかわらず、鉄道とバス、バスとコミュニティバスなど公共交通同士が競合し、厳しい状況に拍車がかかっている
- そして、これら公共交通を支えるために、それぞれに税金が投入されている

④ 地域住民の意識改革

- 鉄道がなくなれば、鉄道を利用していない人も含めて、地域の社会・経済に多大な影響が出ることについて住民の多くが理解していない

(2) 課題解決に向けた協議

① 日本型鉄道経営モデルの限界

- ・資産の建設・保有に係るコストの削減方策は継続検討

(現行支援) 40億円の無利息貸付、安全対策投資への補助

② 自治体の対応

- ・現在、上記以外にも鉄道全線の収入が目標に達しなかった場合に、約1億円を限度として補てんする等の支援をしているが、今後、利用を増やすために、さらに踏み込んださまざまな施策を検討
- ・駅を中心としたまちづくりを今後検討

③ 市場の失敗

- ・鉄道駅を拠点(ハブ)に、鉄道とバスとが役割を分担しあう交通網(鉄道が本線、バスが支線)への再編を検討

④ 地域住民の意識改革

- ・ご利用、および上記に対する理解や協力の呼びかけを実施

(3) 駅を中心としたまちづくりの重要性

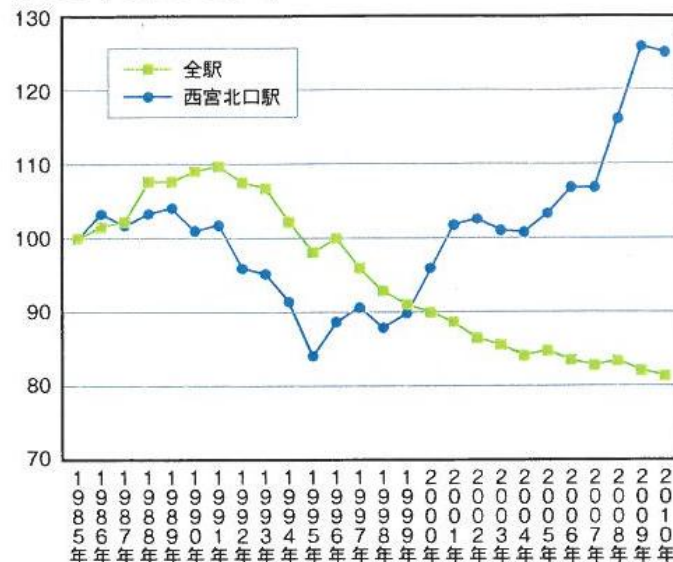
西宮北口(阪急)に学ぶ



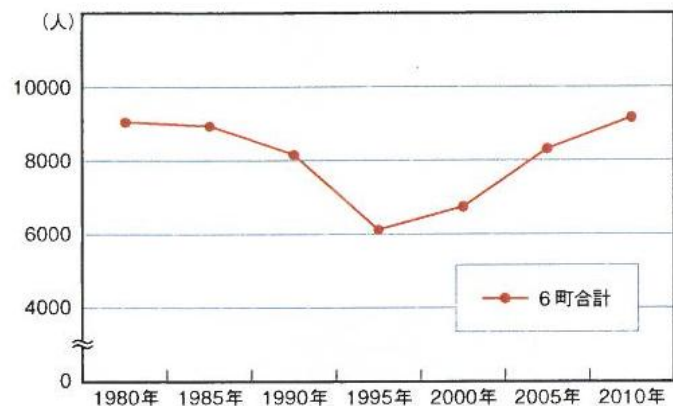
西宮北口は、かつて西宮の中心とは言い難かったが、**駅を中心としたまちづくりを進め、今や関西で住みたいまちNO. 1**となった。

駅前に、商業施設、教育施設、文化施設、病院等がバランス良く配置され、マンション建設等を呼び込んだ。現在、駅の利用者は、これら施設のオープン前と比べて約40%増加している。

1985年～2010年の輸送人員の推移
(1985年を100として)



西宮北口駅周辺の町人口推移



(みんてつ2011秋号／日本民営鉄道協会)

7. 最後に

栗生線は、神戸市・三木市・小野市のまちづくりと深い関係にあります。

また、利用がピーク時の半分以上になったとはいえ、年間672万人と多くの人に利用されています。そのため、栗生線がなくなった場合における市民生活への影響は計り知れません。

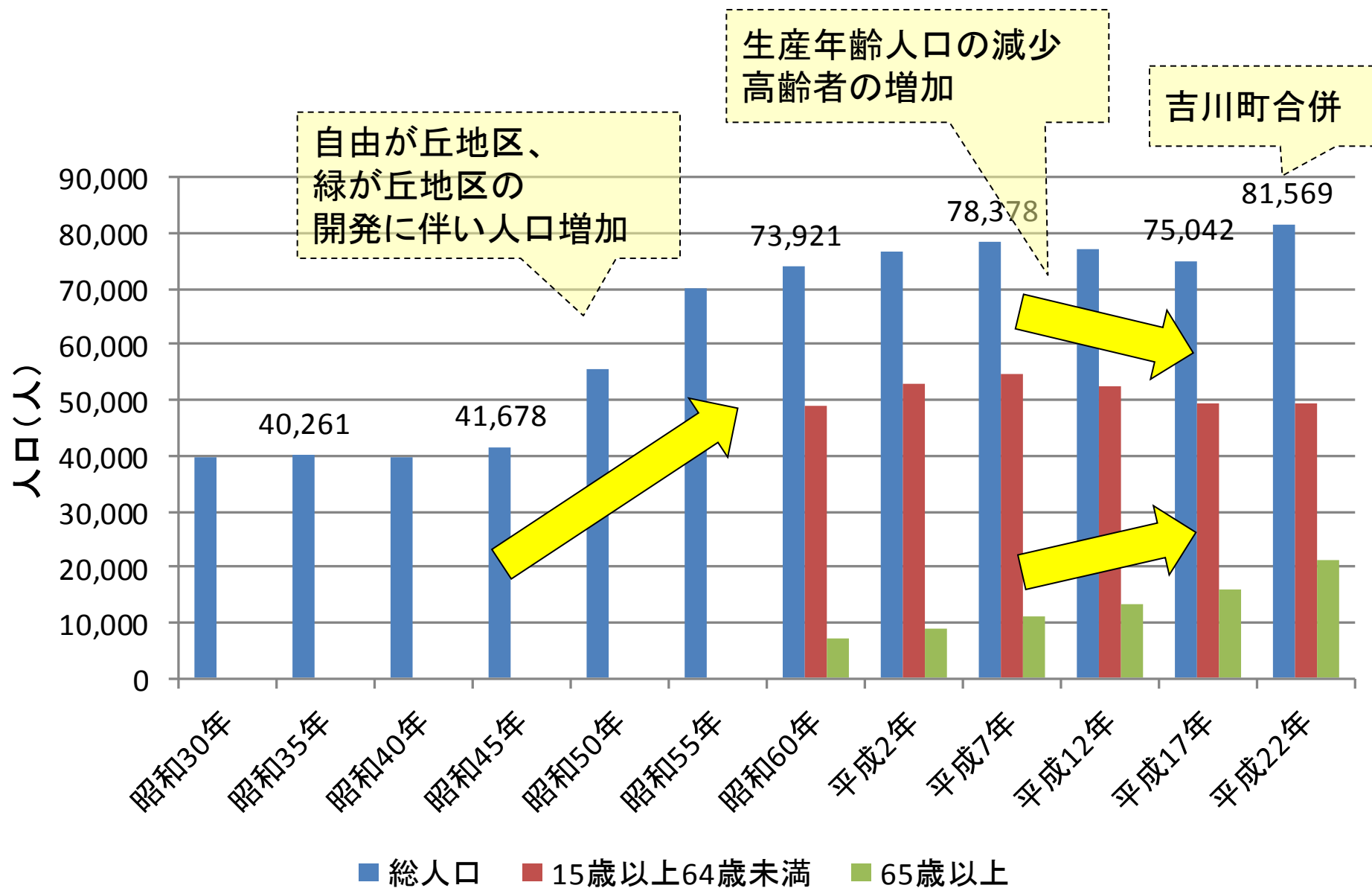
これから人口減少社会が進んでいくと、さまざまな社会システムの見直しが強いられます。鉄道もそういったシステムの1つです。本当に社会に必要であれば、赤字だから廃線やむなしとあきらめ、民間の経営判断に委ねてしまうのではなく、**判断のモノサシを変え、存続の道を探るべき**ではないでしょうか？

今、**神戸電鉄、行政、地域住民**が互いを批判するのではなく、また他人任せにすることなく、**新たなシステムを構築すべく、知恵を出し合い、協力し合っていくことが求められています。**

参 考 資 料

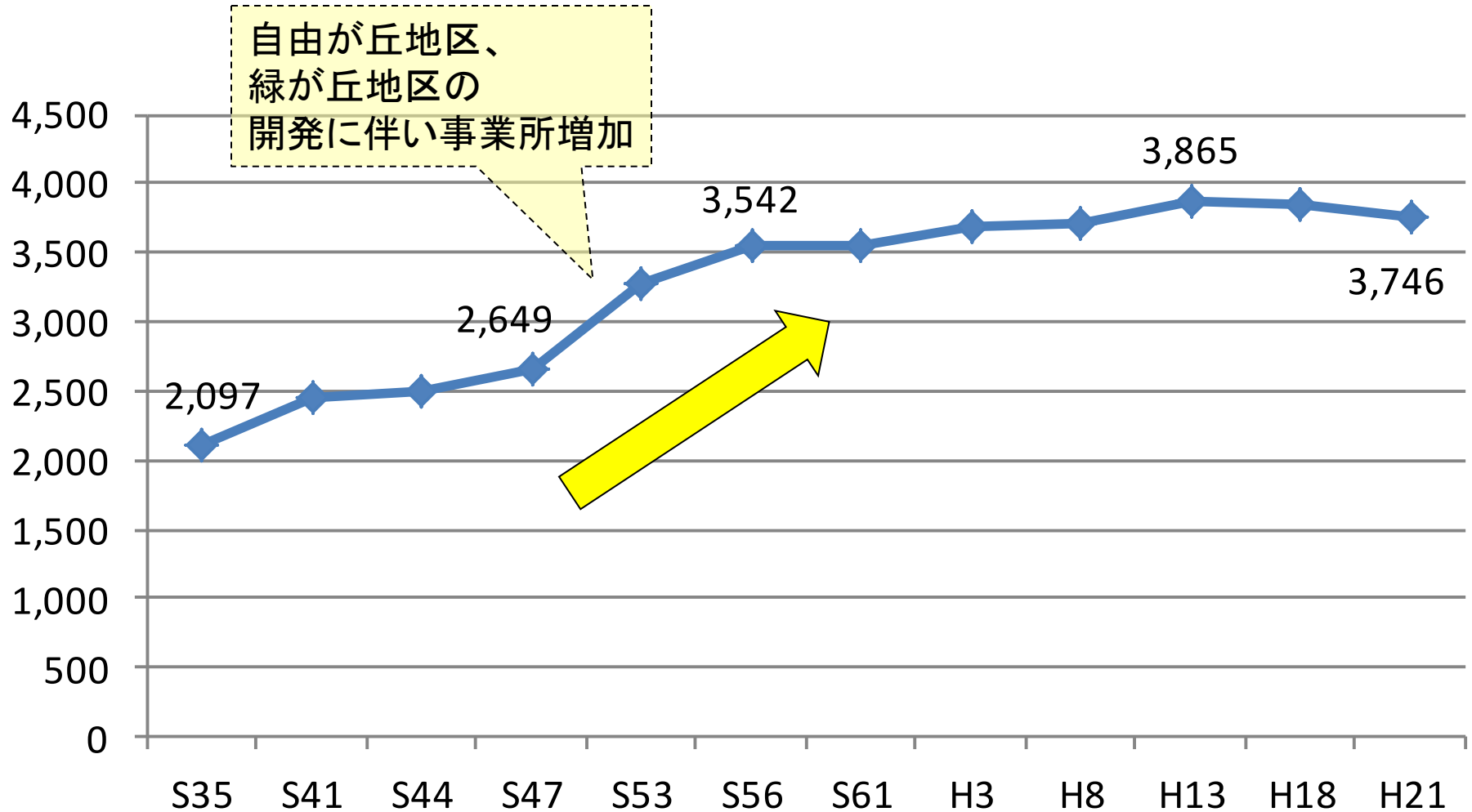
三木市 補足資料

1. 三木市の人口推移

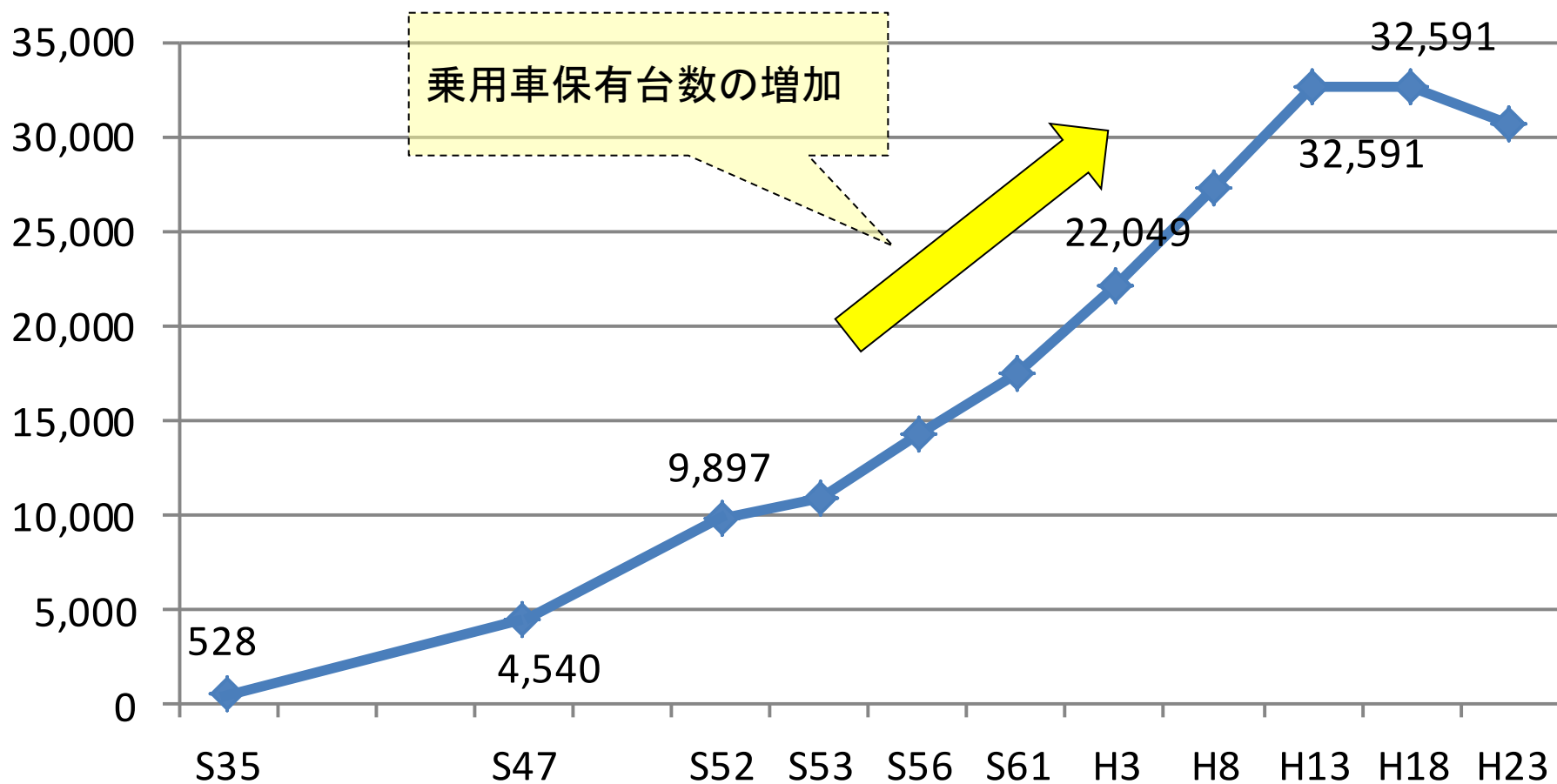


出典:三木市統計書

2. 三木市の事業所数推移



3. 三木市の乗用車保有台数推移



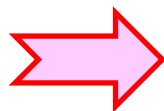
4. 栗生線に乗る人を増やす三木市の取組

◆用途地域の緩和(H23～)

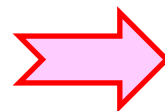
駅前地区(緑が丘駅)の用途地域を緩和し、マンションの供給を可能に。



1低専(戸建住宅等)



1中高(マンション等)



人口増加!(^^)!

◆駅勢圏の市街化調整区域での特別指定区域の導入(H25～)

当該区域内(小学校区内)に10年以上居住する者の地縁者であれば、調整区域であっても、新たに土地を買って戸建住宅を建てることのできる

Uターン

生まれ育った集落に戻って家を建てたい

Iターン

家を建てて永住したい

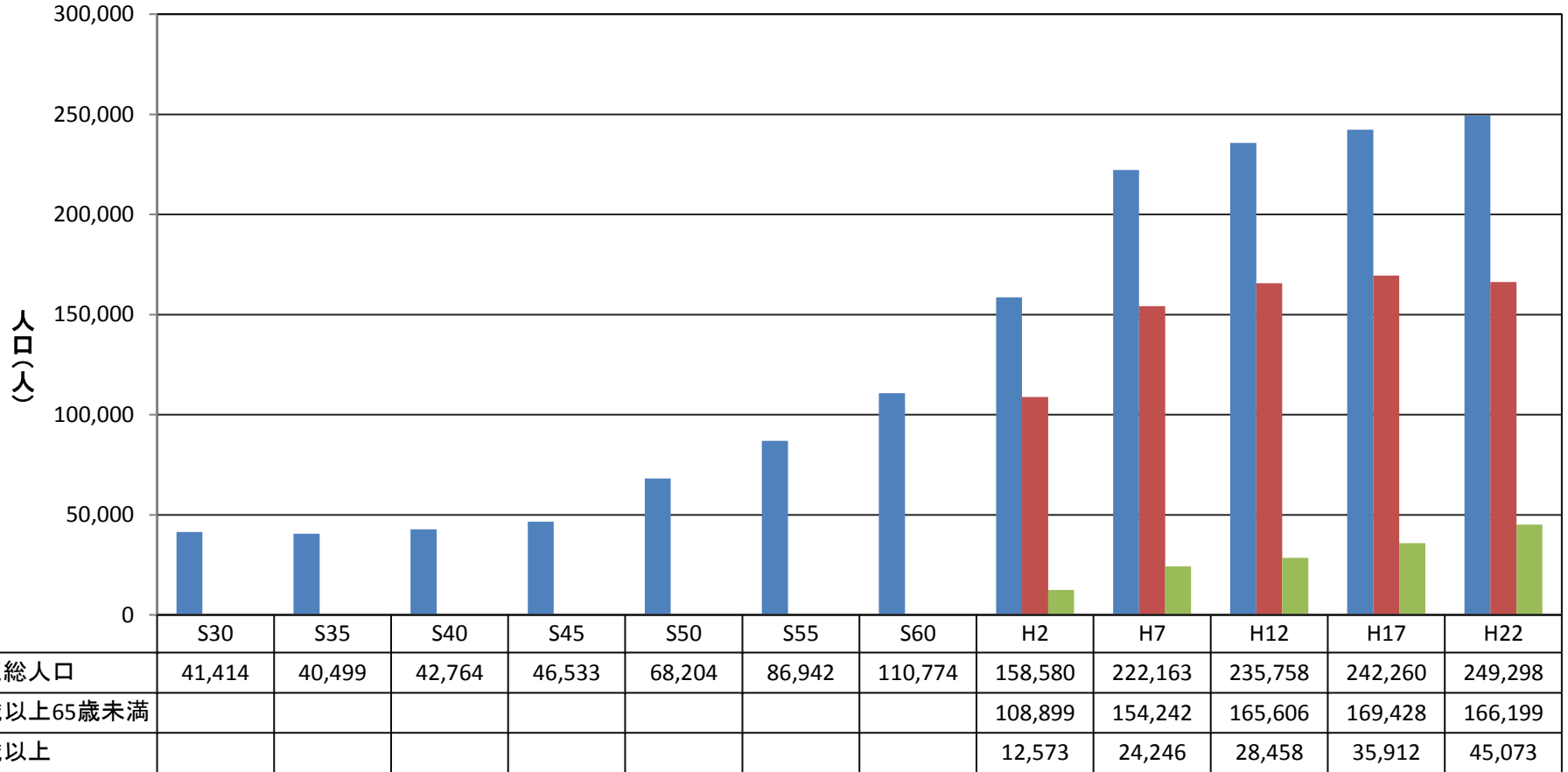


人口増加!(^^)!

神戸市 補足資料

人口の推移(神戸市西区)

神戸市西区の人口推移

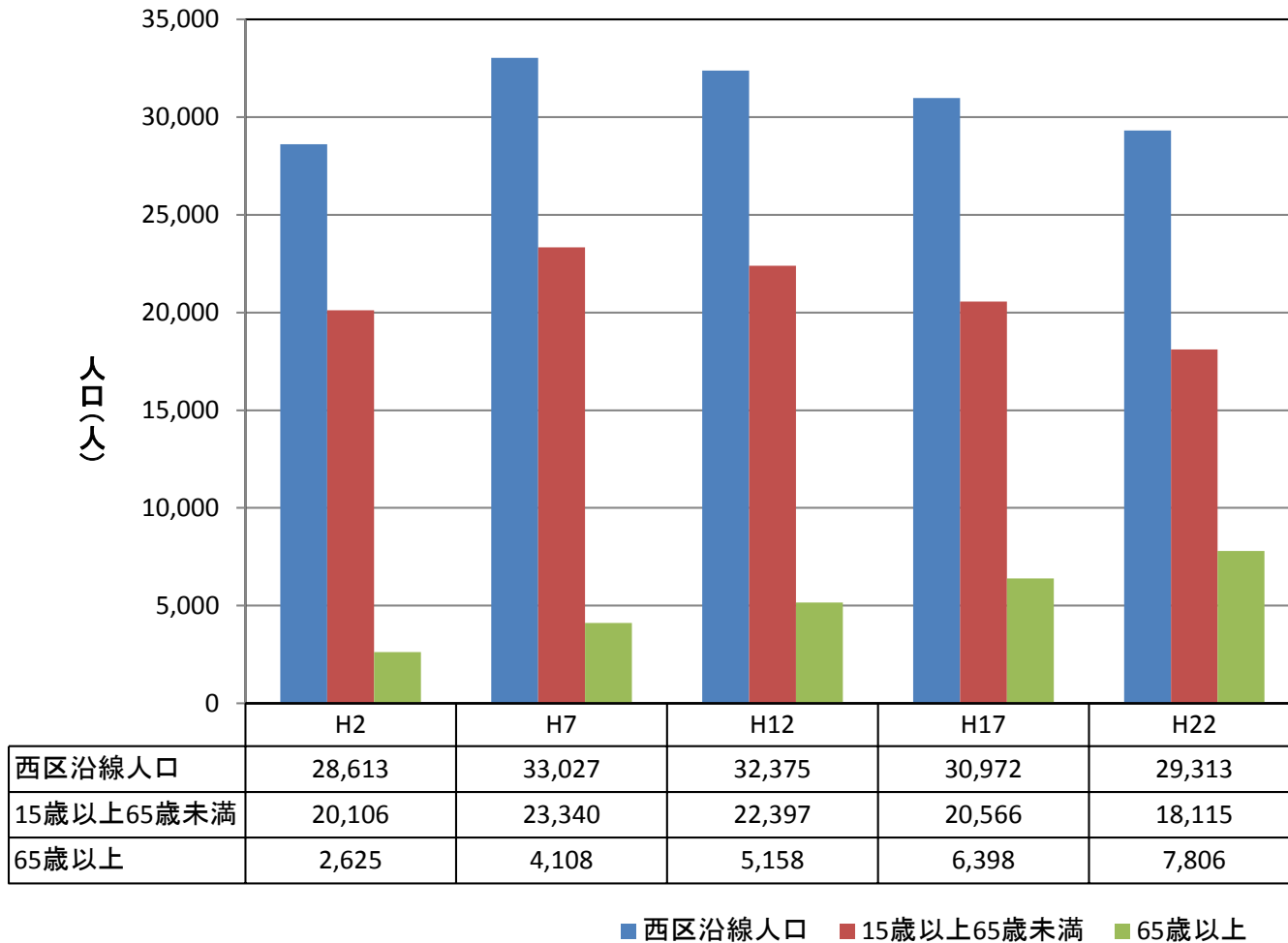


■ 西区総人口 ■ 15歳以上65歳未満 ■ 65歳以上

出典:神戸市統計書より抜粋

(参考)沿線人口の推移(神戸市西区駅勢圏)

神戸市西区沿線人口の推移



出典:神戸市統計書より抜粋

駅を中心としたまちづくりの推進

木津駅

神戸テクノ・ロジスティックパーク（神戸複合産業団地）

所在地：神戸市西区見津が丘

施行者：神戸市

面積：270ha

木津駅

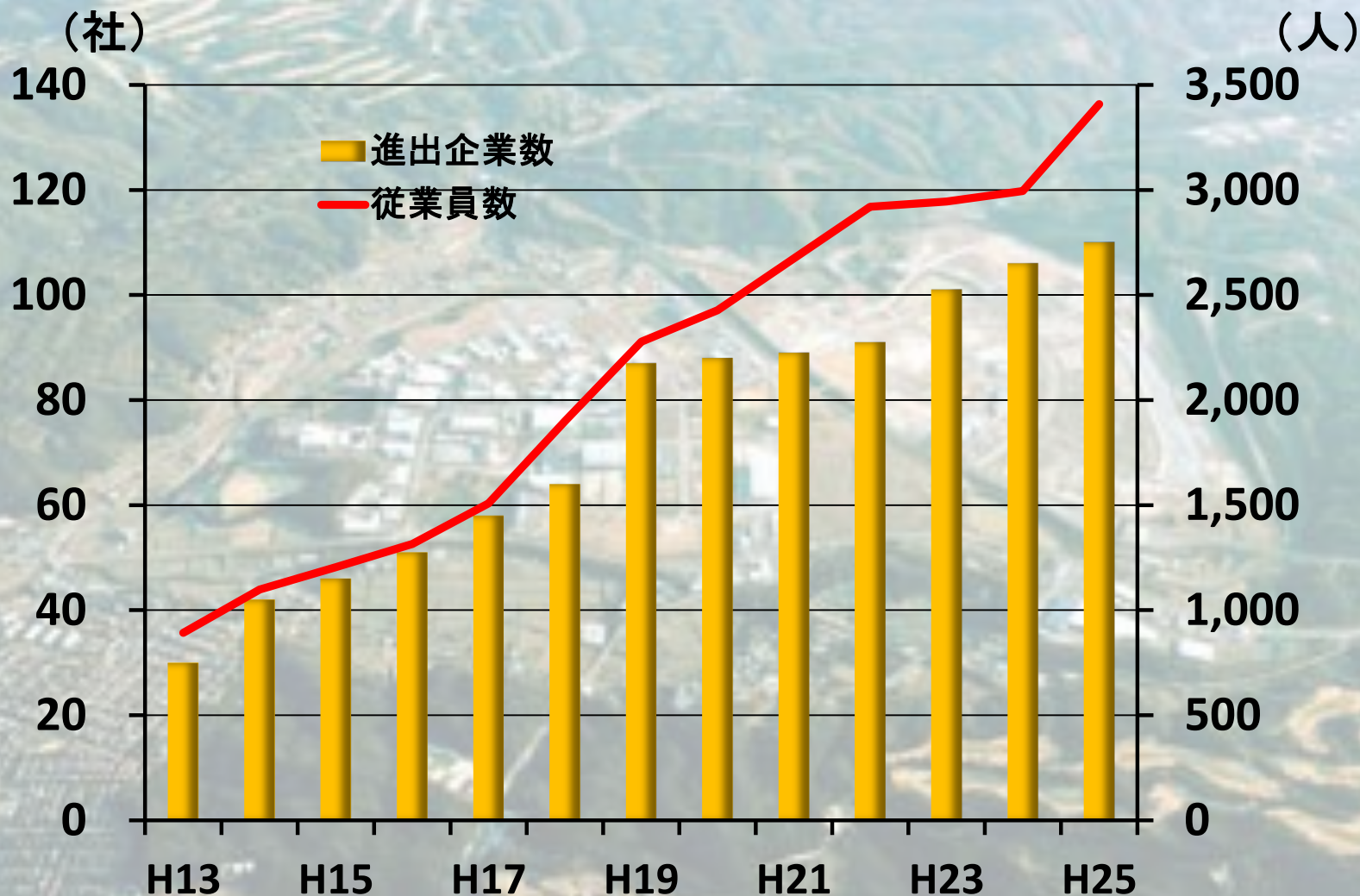


駅を中心としたまちづくりの推進

木津駅

神戸テクノ・ロジスティックパーク（神戸複合産業団地）

栗生線通勤利用の創出



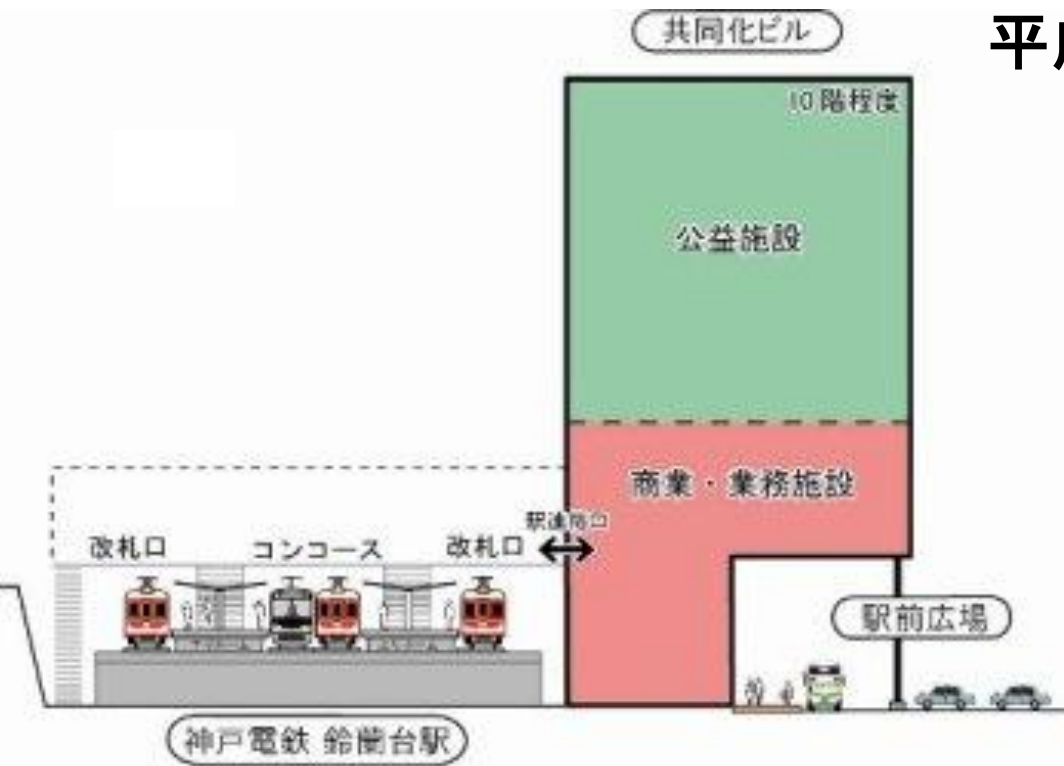
駅を中心としたまちづくりの推進

鈴蘭台駅

鈴蘭台駅前地区の再開発

公共施設(区役所)の駅隣接化

平成28年度 ビル・駅舎完成予定



鈴蘭台駅前整備イメージ図 A ~ A' 断面

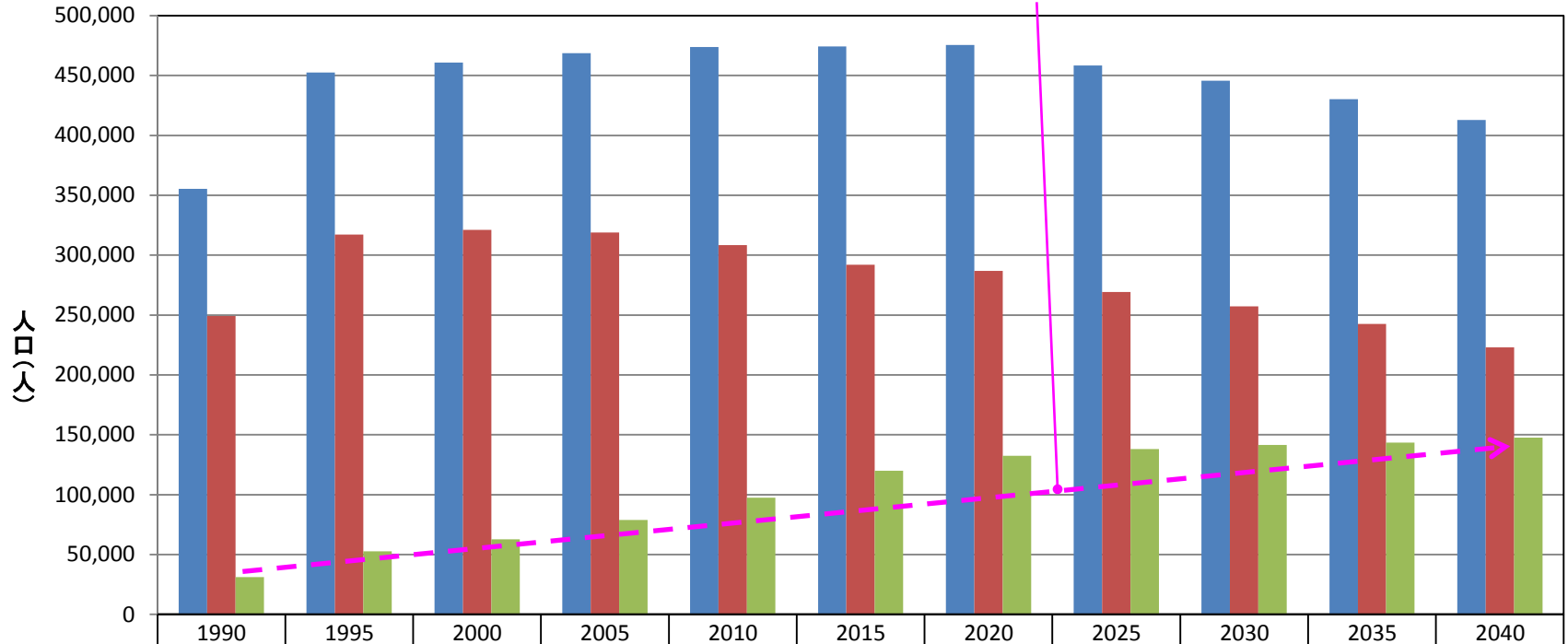
※このイメージ図は、市が作成したものであり、今後、関係機関等との協議により変更する場合があります。

神戸市での取組（検討中）

新たな利用促進策として、今後も増加が予想されるシニア層等を対象に、新たな割引施策を検討中（平成27年4月の施策開始を目標）

神戸市北区・西区人口の推移

65歳以上の人口は今後も増加傾向



	1990	1995	2000	2005	2010	2015	2020	2025	2030	2035	2040
北区・西区総人口	355,480	452,470	460,723	468,735	473,754	474,319	475,644	458,502	445,680	430,360	412,806
15歳以上65歳未満	249,225	317,149	321,050	319,029	308,300	292,106	286,953	269,156	257,280	242,528	223,011
65歳以上	31,088	52,587	62,679	78,877	97,565	119,884	132,350	138,086	141,490	143,516	147,542

■ 北区・西区総人口 ■ 15歳以上65歳未満 ■ 65歳以上

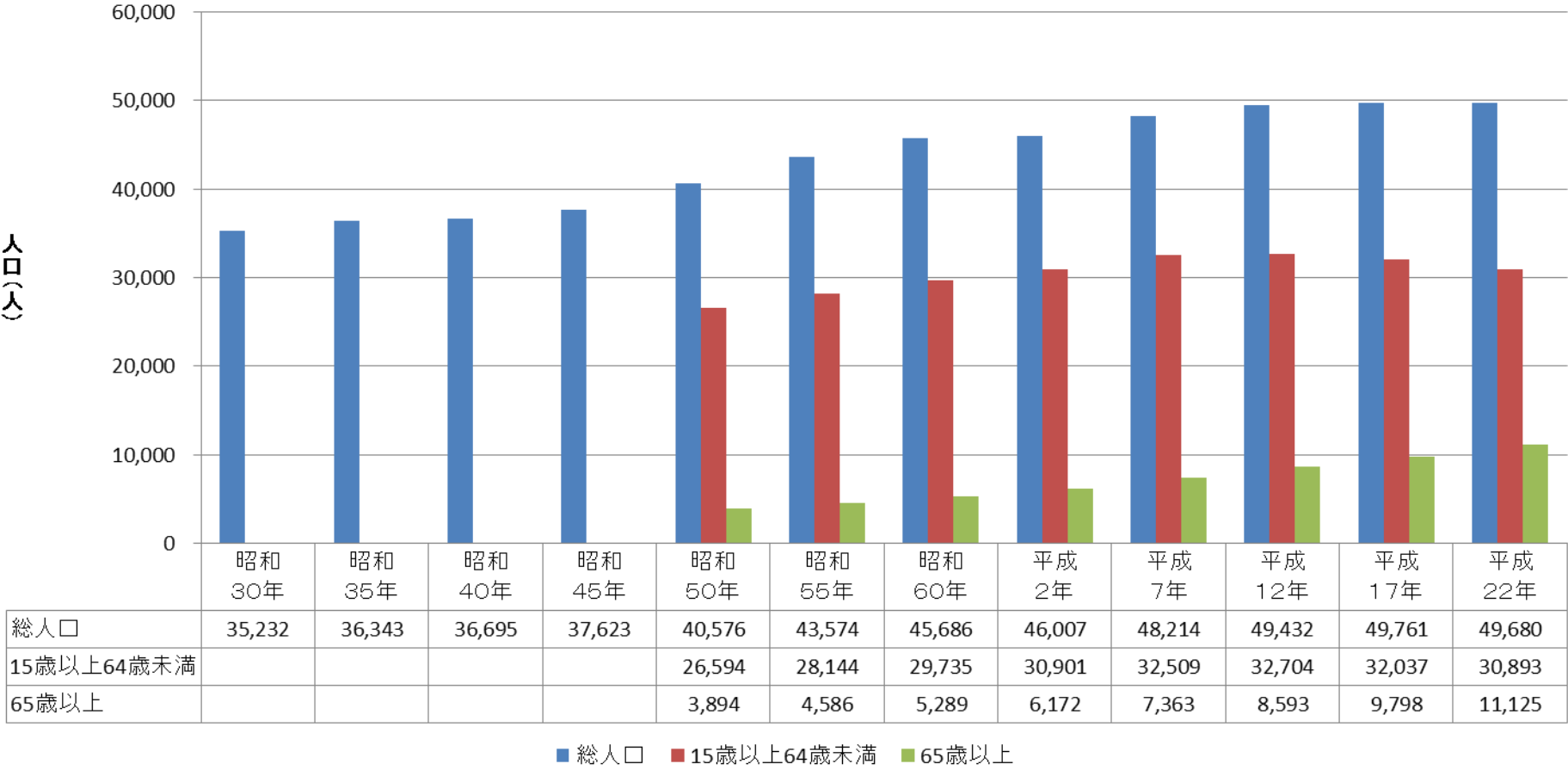
出典：（実績）神戸市統計書より

（将来）人口問題研究所将来推計人口より

小野市 補足資料

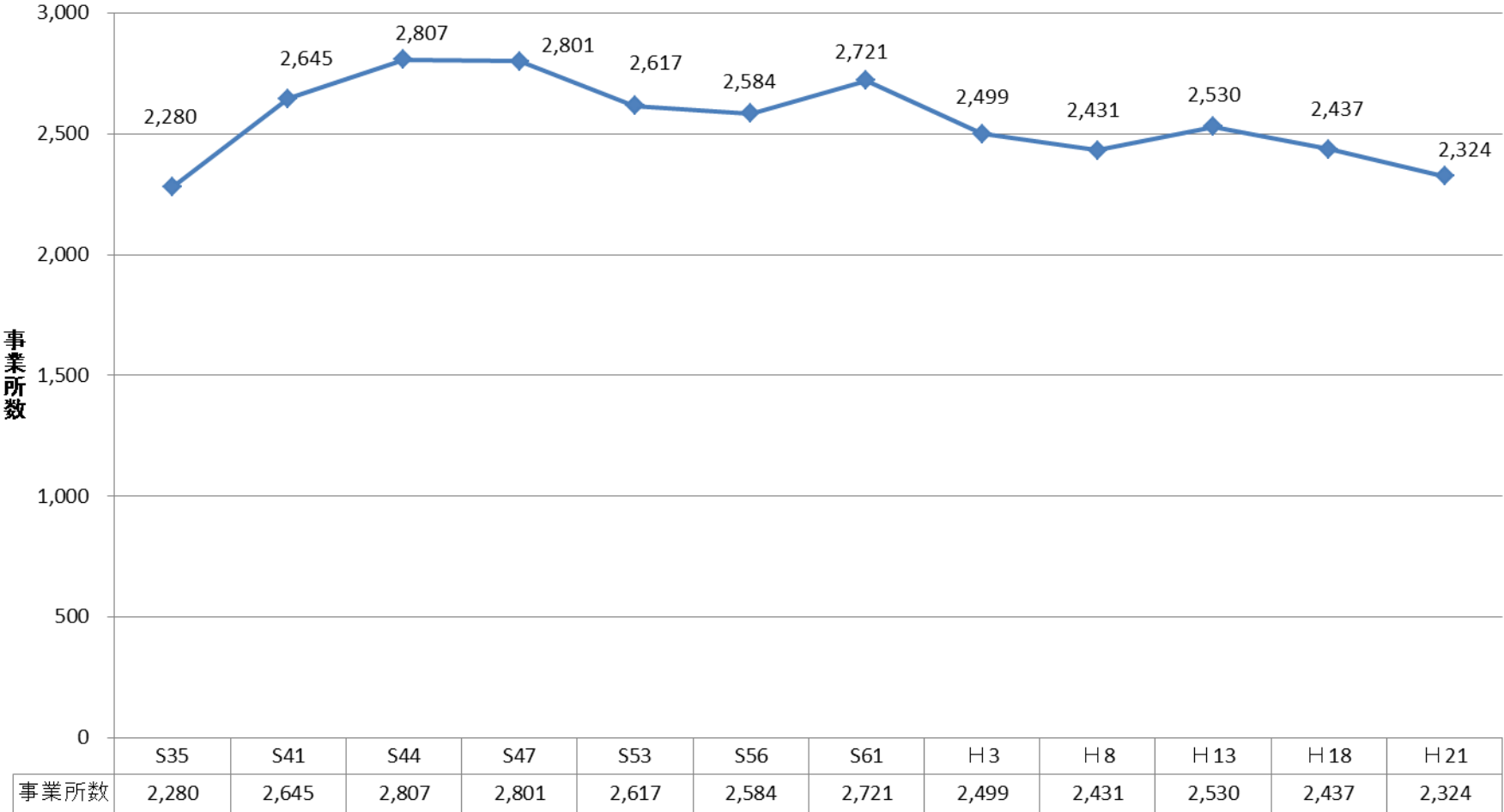
小野市における人口等の状況

1. 小野市の人口推移



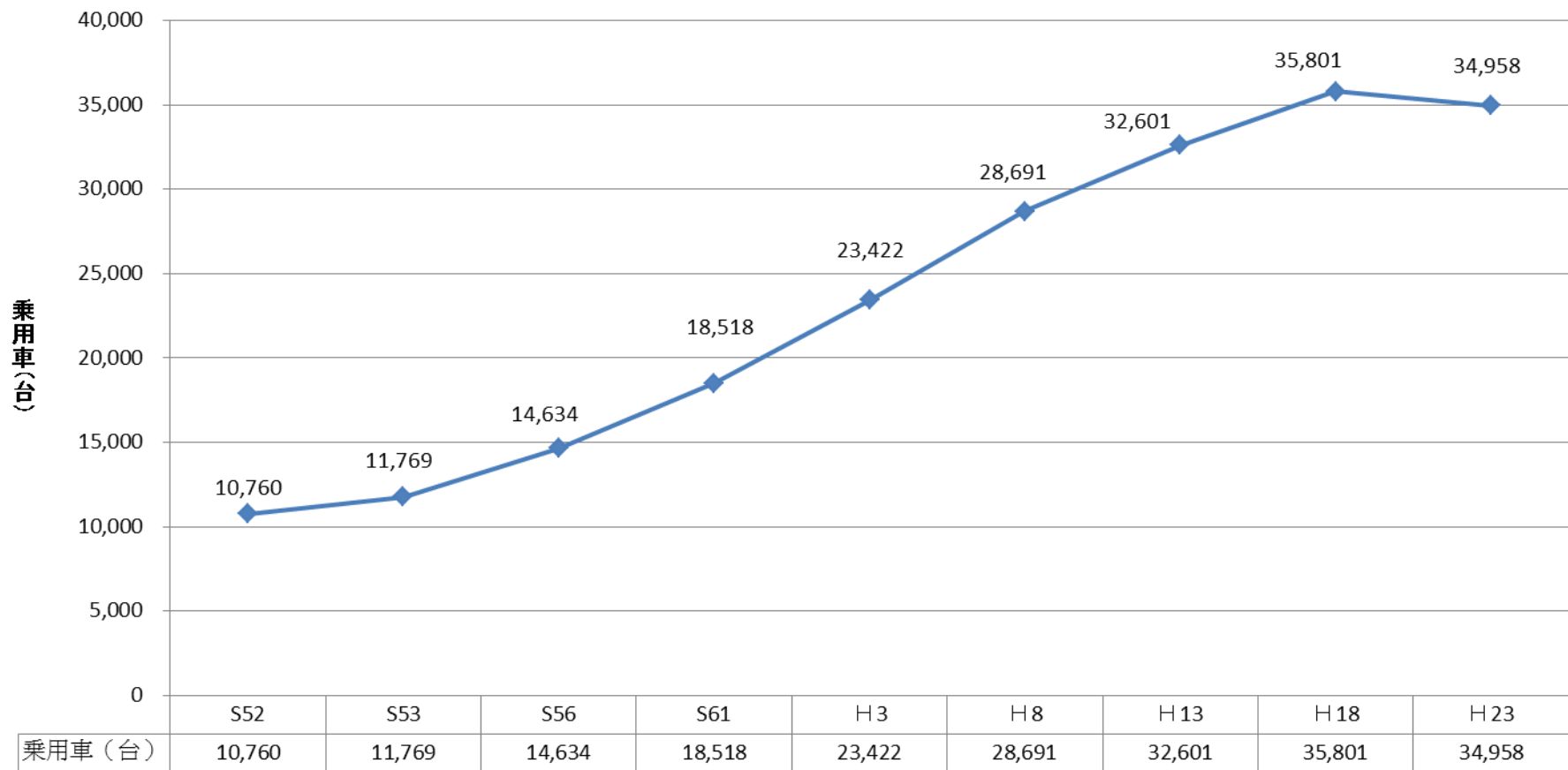
小野市における人口等の状況

2. 小野市の事業所数推移



小野市における人口等の状況

3. 小野市の乗用車保有台数推移



小野市における取り組み

◆コミュニティバス「らん♡らんバス」の運行開始（H16～）

主に高齢者や子供などの交通弱者を対象に、
交通空白地域から小野駅（幹線）へのフィー
ダーバス（支線）として運行開始。

【電鉄小野駅 乗降者数】

平成23年度 14,876人

平成24年度 19,065人

平成25年度 20,814人



小野市における取り組み

◆駅舎（コミュニティ施設）整備とコミュニティレストランの誘致（H21～）

榎山駅（コミュニティ施設）完成（H21. 3）

粟生駅（コミュニティ施設）完成（H21. 12）

- ・ 粟生駅に陶芸施設「陶遊館アルテ」をオープン
- ・ 榎山駅のコミュニティレストラン「ゆうゆうの里かしやま」で、小野市のご当地グルメ「ホルモン焼きそば」を販売



小野市における取り組み

◆小野商店街のアーケードリニューアル（H26～）

地域の活性化と栗生線の活性化を図るため、H26年3月に小野商店街のアーケードをリニューアル



◆定住促進施策の展開

人口減少による栗生線利用者の減少に歯止めをかけるため、長期的な施策展開として多方面から定住促進施策を展開

【安全・安心】

警察OBによる安全安心パトロールの実施

【快適な暮らし】

北播磨で一番安い上下水道料金

【いきいき子育て】

中学3年生までの医療費完全無料化

【夢と希望の教育】

川島隆太教授の脳科学理論による16力年教育

以 上