

＜開会挨拶＞

【服部委員(兵庫県副知事)】

各ワーキングチーム代表市長の皆様、そしてJR西日本の平田兵庫支社長様をはじめ、委員の皆様におかれては、平素より県政の推進に対し、ご支援、ご協力を賜り、御礼申し上げます。

本協議会も今回で4年目となるが、それまでの間、各路線ワーキングチームにおいて、関係団体の皆様、我が事として各線区の現状を認識し熱意を持って取り組んでいただき、それぞれの実情に応じた利用促進策の輪が広がっていることに、改めて感謝申し上げます。

人口減少が進む中、ローカル線を残すことは地域をいかに残すかであり、一朝一夕で劇的な効果や結論が出るものではない。地域の皆様の粘り強い取組が大切であり、今年度も継続して共に利用促進に向けた取組に努めてまいりたい。

一方、観光面では、4月に開幕した大阪・関西万博が、会期折り返し点を過ぎ、連日多くの来場者で賑わっている。

4月から神戸空港の国際チャーター便の運航が順調にスタートを切り、6月末までに10万人を超えるインバウンドの利用があった。

この機会を逃さず、「ひょうごフィールドパビリオン」をはじめ、兵庫の魅力を体験・体感していただく多彩な観光コンテンツを生かして、県内各地への誘客に繋げることが大事だと考えている。そのためには交通の果たす役割は大きく、JRをはじめ鉄道事業者やバス事業者のご協力に改めて感謝申し上げます。

本日は、昨年度を取組と、今年度の事業について各ワーキングチームの代表からご報告いただく。その後、委員の皆様から、専門の視点から事業へのご助言をいただきたい。

JR線は全国ネットワークを有する国民の貴重な財産であり、ローカル線は地域の生活や経済を支える、無くてはならない重要な生活インフラでもある。

地域の皆様のお知恵をお借りしながら、またJR様のご協力の下、地域と一緒に様々な取組を進めていきたいと思うので、ご協力をお願いします。

最後に、本会議が実りのある会となることを祈念し、開会の挨拶とする。

◆資料1「各ワーキングチームの報告」(各ワーキングチーム代表委員)

◆資料2「広域的な取組」について説明(大谷委員(兵庫県土木部次長))

<有識者コメント>

【谷本委員(鳥取大学教授)】※欠席のため、司会からコメントを紹介

コロナが5類に移行し、既に2年が経過した。観光需要が回復し、インバウンドも過去に例を見ない水準で増えている一方、出勤や出張が不要な働き方も定着した。また、我が国全体の傾向として、人口の減少はとどまることなく進行し、各地で公共交通利用者並びに労働者が減少し、これまでの仕組みをそのまま維持することの限界が見えてきている。

そのような背景がある中においても、各路線において日常利用の喚起、観光需要の取り込み、気運の醸成を図るための施策を展開するとともに、地元の企業やNPO法人と高校生が連携して駅周辺で地域全体を盛り上げる活動が行われていることは素晴らしいことだと思っている。

その一方、短期的に利用が促進できても人口減少は続くため、せっきくの取組も効果を実感しづらい状況となっている。自治体による利用助成など、将来的な継続に懸念のある対策も見られ、改めて検証していく必要がある。

この取組が始まって4年目となったので、いったん立ち止まるタイミングではないか。利用促進の対策をとることそのものが目的となってしまっているのではないかと、との疑問も感じる。秋には大阪・関西万博も閉幕することから、今後、それぞれの取組の効果を整理し、利用促進の出口についての検討が始まることを期待する。

【古田委員(兵庫県立大学大学院特任教授)】

皆様が自分事として取り組まれていることを、非常に心強く感じている。

山陰線において印象に残った取組は、第一に職員の利用促進を図る「e通勤プロジェクト」、第二に人材育成に注力している点である。人材育成への注力は、今後ますます重要になると考えている。

加古川線の「路線を丸ごとテーマパーク化」は、他のワーキングチームでも展開可能な取組である。観光の視点から見ても非常に意義深い事業であり、地域と密接に連携した事業化が進められている。イベントに限らず、日常の中でも地域住民とともに、インバウンドを含む地域外の方々に向けて魅力を発信しており、今後も是非推進してほしい。

西脇市の利用補助に関する映像は非常に興味深かったが、若干、「補助」という言葉が一般の感覚とずれた印象を与える可能性がある。「生活を補助する」といったニュアンスに受け取られかねない。非常に面白い取組であるため、「乗って守ろう」のように、「皆で支援していこう」といった表現に変更する方が、より共感を得られるのではないかと。

姫新線では、「高校生による車内路線図デザイン」や「社会活動家との連携」が特に魅力的であり、積極的にアピールすべき取組である。また、地域の多様な観光資源が若年層と結びついており、地域内にとどまらず、観光向けや英語版を作成して海外へ発信すること

で、より突出した魅力となり得る。

播但線においては、「公共交通に対する意識醸成」について、限られた予算のなかでも、意識的に取り組んでいる点が最も重要であると考ええる。

総合的に見て、「電車利用に対する意識醸成」においては、一人ひとりが公共交通を利用することが、気候変動対策や CO₂削減にも繋がるという視点を、もっと広報に取り入れるべきである。ドイツをはじめとした欧州などでは地球環境意識（プラネタリーヘルス）をテーマに国際会議なども開催されており、一人ひとりの行動が地球環境の保全につながるという意識が観光交流の考え方にも確実に波及している。

また、遠方からの観光客ほど、地域の暮らしに触れたいというニーズが強い。個人旅行の増加に伴い、ローカル線の重要性を意識した、まさに日常と観光の融合が問われるような体験型ツーリズムが今後さらに拡大していくと見込まれる。「路線を丸ごとテーマパーク化」は、そうしたローカル線体験の魅力を効果的にアピールできている好例である。

【畑本委員((株)緑葉社代表取締役)】

利用促進の取組がこの4年間で非常に多彩になっている。一方で、ワーキングチームの運営自体が目的化しつつある傾向も見受けられ、今後は取組の取捨選択が必要である。

資料では「観光需要の増加」と「日常利用の促進」に分類されているが、取捨選択の判断軸として、近年のトレンドである「日常と観光の融合」を意識すべきである。日常そのものが観光資源となるという考え方が、今後の展開において重要となる。したがって、両者が重なる部分に焦点を絞っていくことが望ましい。

姫新線ワーキングチームは、利用促進策の数が非常に多く、事務方が対応に追われている印象を受ける。現在のテーマ設定に照らすと、事務方の役割が従来の枠を超えて変化してきていると感じており、行政の担当部署の見直しや人員の増強も検討すべき段階にある。

交通連合の新たな取組については、興味深く拝見している。人材育成から着手することは自然な流れであると考えるが、若干気掛かりなのは、交通分野からの人材育成が接続改善などのテクニカルな領域に偏りがちである点である。各事業者との調整役を担うことは重要であるが、その軸に加えて、まちづくりの視点からの連携・調整も取り入れるべきである。

部署は異なるが、兵庫県まちづくり部ではエリアマネジメント人材を育成する事業が今年度から実施されており、交通やインフラもその対象領域に含まれている。やるべきことや求められる発想には多くの共通点がある。なお、業界用語として「エリアマネジメント」はやや古くなっており、現在では全国的に「ローカルデベロッパー」という言葉に置き換わりつつある。

「ローカルデベロッパー」という視点から沿線の交通改革を捉えることで、新たな可能性が見出せると考える。人材育成の方向性を検討する段階にあるのであれば、ぜひこの視点を取り入れてほしい。

＜意見交換＞

【門間委員(豊岡市長)】

先ほど、委員から「これからは日常と観光の融合が重要である」との意見をいただいた。

実際に、欧州系のインバウンド客が城崎温泉駅から歩いて竹野駅まで訪れており、オフシーズンにも関わらず竹野浜を目的に来訪している。日常の列車に乗車すること自体が体験となっていることを実感しており、日常と観光の融合は既に最先端の現場で始まっており、確かなニーズが存在している。

この「日常と観光の融合」の観点から、サイクルトレインは非常に重要なファクターであると考えている。きのくに線では既に導入済みであることは承知しているが、5分に1本の電車が来るような路線では実現が難しい。一方で、1時間に1本の運行であれば、待ち時間が行動の時間となる。

こうした背景から、日常と観光の融合の一環として、サイクルトレインの導入は有効な利用促進策であると考えている。

【片山委員(西脇市長)】

加古川線では、実験的に高校生を対象とした取組を実施した。列車が1両編成であったため、自転車は最大3台までしか積載できなかった。

きのくに線を視察した際、跨線橋にスロープが設置されており、自転車を押して通行できる構造になっていた。和歌山支社と兵庫支社が異なることは理解しているが、兵庫支社からは「跨線橋があるためサイクルトレインは実施できない」との説明があった。しかし、和歌山では実際に実施されていた。

この実験は「チャリチャリトレイン」という発想に繋がった。なお、チャリチャリトレインは「日常と観光の融合」とは異なる性質の取組である。

【平田委員(JR西日本兵庫支社長)】

サイクルトレインには、ロードバイクを利用するサイクリスト向けのものと、一般的なママチャリ利用者向けのものの2つのパターンがある。

今回の事例はママチャリを対象としたものであると認識している。加古川線で実験を行ったが、ママチャリは重量があり、サイズも大きいので、1両につき3台しか積載できな

かった。加えて、自転車以外の乗客も乗車しているため、台数制限や設備面、安全性の課題を考慮する必要がある。

これらの条件を踏まえると、加古川線においては「チャリチャリトレイン」が適しているという結論に至った。

【片山委員(西脇市長)】

きのくに線のほかに、近鉄の新王寺駅でもサイクルトレインが実施されている。都市近郊かつ単線という点で、加古川線に近い状況である。

現地で高校生にヒアリングを行ったところ、夏休みのクラブ活動の移動手段として利用していた。中学生のクラブ活動の地域移行において、都市部ではない地域ではJRの利用ニーズが高まり、社会的な影響も大きいと考えられる。

今後、改めて現地視察を行うことも検討したい。

【畑本委員((株)緑葉社代表取締役)】

サイクルトレインには、物理的・法的な制約や、JR側の段取りに関する制約が多く存在すると考えている。そうした制約を乗り越えて仕組みを構築することも意義深い、一方で発想を転換し、竹野まで徒歩で訪れている人がいるという現状を逆手に取ることも有効である。

たとえば、駅の接続改善ではなく、ガイド役が「地元住民による、次の電車までの過ごし方」を提案する仕組みを導入してはどうか。これは、テーマパークにおけるインフォメーション機能と同様の役割を果たすものである。ローカル線のガイドを「日常そのものがコンテンツである」という発想で演出することで、非常に魅力的な体験となる可能性がある。

また、部活動の地域移行の話とも連携が可能である。たとえば、部活動に向かう学生がローカル線のガイドを兼ねており、英語の勉強も行っているといった形で、現状を逆手に取り、地方の実情を外国人観光客に魅力的に伝える仕組みを構築することが、人材育成の鍵となる。

従来の言葉で言えば「ローカルガイド」、現在の言葉で言えば「ラウンドオペレーター」として、地域の人々を“キャスト”として位置付ける仕掛けを誰かが担う必要がある。そういった人材を育成できれば、非常に面白い展開になると考える。

【木崎委員((一社)日本旅行業協会関西支部 兵庫県支部長)】

利用補助などの補助金が、どのような方法で支払われているのかを確認したい。申請手続が煩雑である場合、手続を簡素化させることで利用者が増加する可能性があると考え

る。

【西脇市】

例えば西脇市の加古川線団体利用助成では、整理券か切符の写真と降車駅での参加者の写真を後日提出してもらい、内容を確認した上で、代表者の口座に振り込む方式で支払いを行っている。

【門間委員(豊岡市長)】

山陰本線の取組だけでも、相当数を実施している。他市町の取組については、本協議会の資料以外に情報がなく、住民にとっては把握しづらい状況にある。

そこで、県民局が「ここを見れば JR ローカル線の支援メニューが一覧で分かる」という仕組みを構築してはどうか。事業の効果検証を行うにしても、そもそも取組が知られていなければ、検証が困難である。

【大谷委員(兵庫県土木部次長)】

鋭い指摘である。確かに各 WT がバラバラに公表している。

【事務局】

検討する。

【平田委員(JR西日本兵庫支社長)】

平素から JR 西日本の事業全般にわたりご理解とご支援を賜り感謝申し上げます。

各 WT 代表からご紹介のとおり、弊社のローカル線に関する課題認識と線区別の経営状況を開示している。協議会や WT が発足してから 4 年が経ち、様々な利用促進策に取り組んでいただいている。特に加古川線 WT では、昨年の協議会で服部副知事と片山市長がご報告された合意内容として、大阪関西万博が閉幕する 10 月 13 日まで、より一層の利用促進を実施しているところ。

ご紹介があったが、京阪神エリアの列車内や駅など、特に大阪駅では大きく加古川線や沿線の PR を行っている。

また、ローカル線の列車本数の増加により、本当に利用者が増加するのか、鉄道の特徴を発揮できるようになるのかについて実証実験を行っている。それらの利用状況のデータの提供を 11 月頃に予定している。その際に利用の増加に向けた勢いが認められない場合は、あり方議論を開始することになっているため、年内を目途に WT を開催するなどして判断できればと考えている。

各線区の 2023 年度の輸送密度について、加古川線 275 人/日（前年比 116%）、山陰本線 574 人/日（前年比 80%）、播但線 1,047 人/日（前年比 108%）、姫新線 813 人/日（前年比 99%）であった。

前年に比べ増加している線区もあるが、絶対値としては依然として利用は少ない状況である。2024 年度実績も改めてプレスリリース予定である。

一方で、各 WT の報告で、イベントだけでなく持続可能な地域公共交通を目指すための取組が上がっていたので振り返らせていただく。

山陰本線 WT、播但線 WT では 2027 年度に輸送密度 2,000 人/日の目標を設定いただいた。県民局が国の補助金を活用し、持続可能な公共交通体系の方向性を整理し、広域連携を主導できる人材を育成される。人材育成を行うことは非常に意義のある取組だと考える。持続可能な公共交通をどのように構築していくかを議論していければと思っている。

播但線 WT では播但線沿線活性化協議会代表の小野様が今年 2 月にローカル鉄道の未来を考えるシンポジウムを神河町で開催された。冒頭の副知事のお話にもあったが、各地で乗る方も乗られない方も線区の状況を我が事として認識していただいている。シンポジウムでは前任の國弘から播但線の周辺環境や利用状況を説明させていただき、住民の方に播但線の現状を知っていただき、地域の交通を考える環境になったと聞いており、非常に素晴らしい取組だった。

姫新線 WT は残念ながら日程が合わず書面開催だったが、WT は年に 2 回の貴重な機会のため、他の WT と同じく対面で議論を進化させていきたい。私は姫新線以外の WT に委員として参加させていただいており、どの WT も地域住民のことを思って未来に向けた議論をされている。

今年度は山陰本線と播但線でご利用実態調査を実施予定。データとファクトに基づいてご利用のニーズにマッチした未来に向かって持続可能な地域公共交通を皆様とともに議論したい。

【片山委員(西脇市長)】

兵庫県交通政策課長が、今年 4 月から万博閉幕までに加古川線に 100 回乗車するという目標を立てられており、私も乗車を重ね現時点で 104 回乗車した。このうち 3 回は降雨による運休が発生し、1 回は路頭に迷いかけた。なお、運休の原因は山間部ではなく、平地における倒木・倒竹によるものであった。

どの地点で運行が停止しているのか、情報を公表していただきたい。民地や公有地における事前伐採など、沿線住民が「マイレール意識」を持ち、鉄道を守る仕組みづくりを進めていく必要があると考える。

【宇野委員(兵庫県土木部長)】

利用促進には、安定した運行が不可欠である。7月14日には運休が発生し、職員が出張を取り止める事例もあった。

私自身も、6月26日にリレーマルシェへ参加した際、谷川駅から日本へそ公園駅へ向かう列車に乗車していたところ、車両が枝葉と干渉する「ガサガサ」という音が聞こえた。こうした状況を踏まえ、しっかりとした維持管理による安定運行の確保について、前向きに検討していただきたい。

【平田委員(JR西日本兵庫支社長)】

鉄道は24時間365日運行しており、安全運行のために連続降雨量などの基準に基づいて運休が判断される。鉄道は巨大な装置であり、どこかに不具合が生じれば、全体の運行が停止してしまう。倒木箇所が民地である場合は、所有者への事前確認が必要となる。また、所有者が不明であるケースも存在する。

非常に多くの関係者が維持管理に関わっており、この巨大な装置を、今後も地域の公共交通として維持し続けるべきかどうかは、鉄道のあり方を議論する上で重要なテーマである。良き未来に向けて、皆様とともに検討していきたい。

【門間委員(豊岡市長)】

情報を共有していただければ、我々から所有者への働きかけを行うなど、安全運行に資する取組については、協力を惜しまない。

<閉会挨拶>

【服部委員(兵庫県副知事)】

本日は、長時間にわたり熱心にご議論いただき、感謝申し上げます。

冒頭で各WTの市長から報告があったとおり、沿線自治体はもちろんのこと、地域団体や住民の皆様、学校や企業等がJRローカル線に改めて注目し、より主体的、自発的な取組が各地で展開されていることは大変心強い。皆さまのご尽力に重ねて感謝申し上げます。

令和4年度からの協議会の開催に合わせ、JR様のご協力の下、プレ・デスティネーションキャンペーン、デスティネーションキャンペーン、アフター・デスティネーションキャンペーンが続き、今年度は大阪・関西万博が開催された。

委員からのご意見の中で、これまでの利用促進策の検証に関するご意見もあった。検証に当たっては、平田支社長からご指摘のあった輸送密度のデータも重要ではあるが、数値データのみならず、利用者の意識の変化や、まちづくりへの波及効果など色々な視点から

総合的に検証して次の方策に生かしていくことが大事である。

例えばひょうごフィールドパビリオンは万博に合わせて開催されているが、万博閉幕後も地域に根差したコト消費型の体験型観光資源としていかに定着させることが、古田委員からご指摘のあったまさに日常と観光の融合であり、交流人口や関係人口に繋がるため、この視点が大事だと感じた。

各 WT で利用促進に取り組んでいるが、谷本委員のコメントで、この日常利用の助成事業が持続可能なのかとのご指摘があった。今は意識の転換の過程であるが、列車を利用することが当たり前の日常習慣としていかに県民の皆様の生活に溶け込ませるかが大事だと改めて感じた。

冒頭に地域を残すことが大事だと話をさせていただいたが、畑本委員からご紹介いただいた今年度に展開予定のまちづくり部のエリアマネジメント事業に交通の視点を取り入れて検討していきたい。

このような観点から今後の方策について検証や見直しを加えて議論していくことが大事であると考えてる。

今後とも各 WT 代表市長の皆様、そして J R 西日本様をはじめ、委員の皆様としっかり連携・協力していく所存である。

委員各位にはこの協議会の趣旨をご理解いただき、引き続きのご協力をお願いします。

以上、簡単ではあるが、閉会の挨拶とさせていただく。