

<開会挨拶>

【守本委員(兵庫県副知事)】

各ワーキングチームの代表市長の皆様そしてJR西日本の平田支社長様をはじめ委員の皆様方におかれては、年度初めの大変忙しい時期にもかかわらずご出席を賜り、御礼申し上げます。自身も3年前、令和5年度に北播磨県民局長時代にこの協議会と、加古川線のワーキングチームに出席をしていた。改めて皆様とともに県内のローカル線の活性化に取り組んでいきたいと決意しているところである。本協議会も今年で5年目となった。各路線の実情に応じた利用促進策に熱意をもって取り組んでいただいていることに改めて感謝を申し上げます。

先の大阪・関西万博の期間中は加古川線でJR西日本による増便のほか、西脇市や丹波市におかれて利用助成や駅前イベント等を数多く開催された結果、輸送密度が293人から350人に大きく増加するなど目に見える形で成果も出てきている。また、この協議会を今回から年度当初の開催とさせていただいた。これにより、各委員の皆様方からのご意見を今後の各ワーキングチームの取り組みに円滑に反映をさせることができ、より効果的な事業展開になると考えている。

今回より赤穂線の利用促進活性化のため、赤穂市の牟礼市長にもご出席をいただいている。赤穂線も含めて各路線の活性化に向けた取組を継続していきたいと考えている。ローカル線も含めたJR線は全国にネットワークを有する国民の貴重な財産であり、地域の方々の生活や経済を支える必要不可欠な生活インフラである。昨年度には県や沿線市町の議会においてJRローカル線維持に向けた国の支援を求める意見書を採択いただき、1月29日に国土交通省へ要望活動と意見交換を行ったところである。大切なことは、このJRローカル線の利用促進を通じて、どのように地域の活性化につなげていくかということだと思っている。そのような意味で、今後も一層の取組の活性化、充実を図るため、委員の皆様方には各事業へのご助言をお願いするとともに活発な議論になることを期待して、開会にあたってのご挨拶とさせていただく。本日はどうぞよろしくお願い申し上げます。

◆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(福永委員(兵庫県交通政策課))

<有識者コメント>

【北川委員(近畿大学准教授)】

今年度から初めて参加するため自己紹介をすると、今は近畿大学の総合社会学部環境まちづくり専攻で教鞭をとっているが、その前は兵庫県立福祉のまちづくり研究所に在籍してお

り、2年ほど西播磨の総合リハビリテーションセンターにもいた。その中でこれまで実施した活動は、バリアフリーの研究活動と地域公共交通の調査実践研究活動である。地域公共交通の活性化再生法ができてからは、丹波市、三田市、播磨町、稲美町、多可町、上郡町で、地域公共交通の会議の座長を務めさせていただいている。近畿大学に異動してからは、富田林市という金剛バスが廃業したところや、大阪の池田市で自動運転を2年間プロジェクトとして活動し、また、宇陀市等でも活動している。それらの地域の公共交通活動で得られたものが何かというと、バスが減便したこともあり、鉄道も本数が減るという話もあり、結局本数を減らした分だけ何か手当てをしなければならないというところである。特にバス事業が廃業した富田林市では、結局4町村が連携して地域公共交通を再構成したという事例がある。またニュータウンでも現在非常に多くの公共交通が減っている。人口が減っている中で鉄道も減っていき、日本全国で交通のサービスレベルが減ってくるだろう局面に差し掛かっている中で、大事なものは残存した能力を見極めた上で必要な支援を取り入れながら取り戻していくことだという考えに至った。リハビリテーション的な思考で交通問題に取り組むことが非常に重要だと私自身は感じている。

今回それぞれの活動を鑑みると二つの局面があると思っている。

一つは路線的なもので、路線については何が大事かということ、広域的に連携しなければならないと思っている。バリアフリーの様々な政策提言を実施してきたが、一つの駅をバリアフリーにしても他の駅をバリアフリーにしなければ利用できないため、広域的な視点に基づいて連携しなければいけない。つまりシームレスな移動を提供しなければならない。その駅だけではなく、その近くにあるものや、乗り換える交通手段もシームレスでなければならない。また、公共交通の問題はすでに最近高齢化も差し掛かってきているため、加えて、例えば健康づくりの話、まちづくりの話や経済の話といった政策的な連携も含めた上で何か考えていかなければならないと思いつつ拝見していた。すると、非常に頑張っておられるため、ここの展開をどのようにもっと上げていくかということが非常に大事ではないかと思っている。以上が路線的な観点に至ったところである。

もう一つが地域の問題だ。それぞれの駅にはそれぞれの地域に居住している方たちがおられるため、非常にまちづくりが大事だと思っている。特に高齢社会の中の様々なものを見ていくと、居場所づくりは非常に重要な観点の地域整備だと考えているが、やはり駅前はたとえ利用者が少ない駅でも非常に重要ではないかと考える。実際そこに居住している方もおられる。なんとかしなければならないという思いもすごくある。そのため、まちづくりとして地域を作り上げていくところが非常に大事で、そこを更に強化していただきたいとも考える。

三つ目は、具体的にどのような形でという話はあるが、私の経験からすると、丹波市で今、実は久下自治振興会様と一緒にエリア実践活動を近畿大学と私の専攻と一緒に実施している。来年で3回目となるが、大体5、6人ほどの学生にいつも夏休みの期間中に行ってもらい、夏祭りや久下村夜市の進行側の手伝いということを実施している。その中で発生する関

係が最初は交流人口的な増え方になると思う。兵庫県は大学が多く、そのような担い手というか、共同で考えてくれる人もいると考えるため、そのような人が徐々に関係人口として増えていき、仮に気に入ったならば、そこに居住するといった展開がないかと少し期待しながら実施している。要は若い力をいかにうまく使うかというところも、まちづくりの中では非常に重要なアイデアだと思っている。実際、高校生や中学生がまちづくりや実践活動を、今、相当実施しており、地域づくりとしてはそのような人材がローカル鉄道の盛り上げ役としては相応しいのではないかとこのところがある。そのようなところを今一度考えるといいのではないかと思う。

せっかくこのように様々な方が集まっておられ、毎年このようなことを実施しているということで、ヒント付けには非常に良い機会だと思っている。しかし、もう少し私からするとこれだけの人が集まっているならば、新たな繋がりや結びつきといったものが更に議論、ディスカッションできる場になっていくと新たなものが見えてくるかと思うため、今後ともよろしく願います。

【畑本委員((株)緑葉社代表取締役)】

北川先生からまちづくりに関する示唆があり、被る部分があると思いながらではあるが、私はいわゆるまちづくりデベロッパーとしてまちを作っている側である。主に城下町、たつのを中心としての仕掛けをさせていただいている。観光的な面や、住民を増やすという面等に総合的に取り組んでいる。近年では、カネキ醤油という大きな醤油工場を再生しようということで、今日も来られている山本市長より多大なるご協力のもとで施策を進めている。また他方で神姫バスとも現在様々な連携をしており、城下町のたもとにある神姫バスの旧営業所がいわゆる乗務員休憩所としてのタイムカードの打刻だとか、バスの夜間の留め置きという空間だったものを1月いっぱい空けていただき、今ちょうど具体的に何をするか議論をしている最中である。理想的イメージとしては地元の高校生たちがバス待ちを、例えばおしゃれなカフェのような空間で自習や宿題をしながら待つ場所や、インバウンドで海外から来られる方の入り口として整備するといった、交わる拠点を整備できたら良いのではないかなど、神姫バスさん側とまさに今議論が始まろうとしている段階である。そのような交通に乗る仕掛けや乗るための動機をつけていくということを我々は実際にプレイヤーとして行わせていただく立場になっている。その上で真似できないスケールでいくと、阪急を作られた小林一三氏の例である。今は令和で人口も減っていくという世の中であり、当時のような新たな建物や新たな地区を作るという施策ではないと思う。ただ、ああいった考え方を令和のこのタイミングで、古い建物や既存のストックになっている遊休地といったものを使って、再度来る動機になるものを作りに行くということは可能性があるのではないかと思う。このような場で、これだけの皆様が集まっている場であるため、もう一段階新たなそういう面々だからこそ示唆していけるスケールの話に入

ると良いのではないかと思う。

その一事例がすでにこのローカル線沿線であると思う。姫新線の太市駅の関西陸運の社屋、駅舎を兼ねた社屋の整備というものは大変素晴らしい事例であり、勉強になると思いつながら見ていたが、例えばこの延長線上で考えると、企業は若手職員の確保に非常に苦勞しており、離職してしまう。この流れの中で、今、全国各地で、地域の企業がスクラムを組んで合同の社員寮を作ったらどうかというような話が、リノベ型も新築型も両方が各地で起き始めている。このようなものを沿線の駅近くに再整備する、新築で整備する、このような仕掛けがあれば企業のその職員が沿線の電車に乗るきっかけになる可能性がある。また現在学区再編で高校生も遠距離でも通うようになっていっている中で、昔で言う下宿が現在は建物が古すぎて流行らないといったところで、社員寮と高校生たちの下宿がセットになったアパートメントやマンションが駅近くに整備されるといったことが起きると、高校生たちがそこでご縁ができた地元の企業に将来入っていくといった接点作りになるかもしれない。このような掛け算がおそらく考え出すと無限に出てくるのではないか。

一方で気になったのは、新たな仕掛けとしてデマンド交通や新たな違う形の交通というものが出てくる中で、他方で心配なことはそれを誰が担うのかということだ。先生からも若手が担っていったらというお話は示唆いただいているが、私自身、20代、10代の頃からまちづくりに関わって今43歳になるが、そのような若手側でまちづくりを走り回ってきた身からすると喫緊の課題は稼げないということだ。まちづくりに関われば関わるほど、どんどんお金がなくなり生きていけないといった中で、私は偶然30代前半から不動産業というものに行き着きまちづくりデベロッパーという方面に入り、なんとかひとまずは家族を養っていける収入を得ているという状況だ。だが、例えばこのまちづくりに興味がある若者たちも何か稼ぎになるものは武器として持たなければならないという状況から鑑みると、今言ったようなお話でまちづくりで稼いでいくということを促せたら面白いのではないか。そのようなものを地元の企業や行政がしっかりとサポートしていくというような構造が作れると新たな展開が促せるのではないかと思う。前回は少しこの場でも触れさせていただいたが、兵庫県庁として住宅政策課、都市政策課で空き家に関する動きを展開する中でエリアマネジメント団体を認定していこうという施策をしていただいている。このエリアマネジメント団体認定でエリアマネジメントを担う若手人材というものがまさにかなり近い話に着地するのではないかという予感のもとでも私も色々と一緒に汗をかかせていただいている状況だ。この枠組みはどうしても交通政策という枠組みになってしまうため、違うジャンルのことは場として出しづらいかもかもしれない。しかし、この会を開催し始めた初期からいくと、観光というものをかなり押し出したような流れの中で、さらに次のステップというところにまちづくり、エリアマネジメントのようなところに、もしくはデベロップメントというところに入っただけだと、観光からの展開として、とてもスピードが、エンジンが強くなっていくのではないかと予感をしている。

【古田委員(兵庫県立大学大学院特任教授)】

私自身は観光の専門家として県立大学での教鞭のほか、観光本部のツーリズムプロデューサーとして7年目になる。このワーキングが4年目ということでご報告を聞いていた。

まず全体の話聞いていて非常に多く言葉が出てきていたが、実像が少し見えづらいと思ったのが「マイレールの意識」という言葉だ。特に高校生にということは正しいと思う。私たちの山陰線で乗って守ろうというキーワードをおっしゃっていたが、皆様にとってのマイレールとは何かということや、マイレールというものを認識させる、アピールする、要するに住民と交流人口、外から来る方々に対してそれをどのように活用し、どのようにアピールやブランディングにつなげていきたいのかという具体的な概念や具体的な実証、もしくは具体的なアクションプランを皆様が持っておられるのかということ聞いていて思った。これが最も大事なキーワードであり、マイレール意識により、皆様に乗って守ろうということや、マイレールにプライドを持ち、各地域ならではのマイレールの魅力、マイレールを観光コンテンツ化することの意味や、それを経済にも回そうということや、子どもたちにもつないでいこうというプライド等が情報発信につながることで、まさに今回の目的である JR ローカル線の維持や利用促進に、少しずつだとは思いますが、繋がっていくのではないかと。その議論をもう少し進めていくと、皆様それぞれのローカル線ならではのマイレール感や、マイレールコンテンツの魅力、地域の方々が僕のマイレール、僕らのローカル線、僕らの地域のマイレールは実は食に活かされているということや、例えば文化伝統であるとか、電車に乗った時の景観であるとか、乗っている人たちの笑顔であるとか、様々なものが出てくるのではないかと。そこを子どもたちや若い人たちの目線で、もう一つ次の段階で高校生の皆様が通勤通学する時のマイレール、足がなくなると困るというような観点でマイレールの魅力をそれぞれ語ってもらえれば、彼ら自身が自己発見、自分の地域の自己再発見にもつながっていくのではないかと。

実は私が長く進めている観光施策、観光というものは、旅行会社様が魅力的な観光地に行きましょうという観光だけではなく、その地域の人やコトやモノ、要するに観光とは光を見る・見せるということであり、その地域にある人、景観、食、文化、体験コンテンツや、もう少し言うとフィールドパビリオンもそうである。そのようなコンテンツを伝えて見せる、それを地域の方も喜んでいただき、それが交流してくる人たちにも伝わることで、みんなここに来るといいよねとなり、楽しいとか、お金を落とす気になるなど。そのような形になっていくことによって、観光という光を伝えることによって、地域の資源を光化して、ブラッシュアップし、光を見せることで地域が潤い、地域の人々が元気になる地域振興としての観光を自分はずっと進めているつもりだ。それは7年目になるが、観光本部様や兵庫県様でやらせていただいている形であるため、恐らくこの JR ローカル線にもそのものがあるはずだと思っており、いくつか乗らせていただいたが、本当にそれがあると

思う。本日までご発表いただいた中に恐らくそのネタというか種というか、もうすでに花開いているものもあるとは思いますが、そのようなものがある中で、もう一度そこを少し見直していただくと、それが私が進めている観光の視点からでも必ず役立つと思う。つまり観光施策というものは全ての様々な、本日いらっしゃっている皆様全ての部局の観光施策につながるものだという考えやポリシーのもとでやっているもので、言うならば、恐らくそれは交通政策にも重なっていくと考える。交流人口の施策や、地域住民の方が地域ブランディングにつながっていくものになるのではないかと思います。ぜひそのような部分を次回はもう少し考えていただきたい。今まであまりに語ってこられたため、少しふわっとしてきたのではないかと。このように皆様のお顔を見てお話を聞いている中で最初に思ったことである。

少し細かいことで言うと、山陰線の中で乗って守ろうというキャンペーンの言葉、及びご褒美鉄道旅は非常に良い言葉だと思っている。そのようなことをどのように実際に、住民の方にはもちろんだが、外の方に伝えていくか。竹野駅ペイも非常に面白いと思い、このようなことがあったのかと思っていた。毎回伝えていることかもしれないが、やはりオウンドメディア、自分のところのメディアと外に発信するメディアにどのように伝えていくかということが大事だろう。非常に良いキーワードのキャンペーンなどを実施しておられるのにと考えた。恐らくそのためには、先ほど北川先生もおっしゃっていたが、1ラインだけでそれを発信していても大きな力にならない。せつかく集まっておられるため、このJRローカル線の皆様がチームとなり、力を合わせて発信していくことにより様々なところに伝わっていく、本当の違うエリアにいる鉄道好きの方にも伝わっていく等、そのようなことになるのではないかと思います。

加古川線に関して毎回思うのだが、非常にターゲットブルでキーワードをよく出されているため着々と実現に向かっていくと思う。一番印象的だったのは、利用促進に向けて交流人口も増やすという視点に向けて、食とのコラボをしっかりと実施されているところだ。恐らく他の路線も実施しておられると思うが、それを非常に見える化されているという意識だ。また播但線等もそうだが、フィールドパビリオンとの連携をやっていただけているということは、なぜそれだと人が来るかということ、フィールドパビリオンとはテーマ性が明快になった旅だからである。一つ一つ何を体験する旅なのかということが明快な旅がフィールドパビリオンである。私はフィールドパビリオンの委員も務めていたため、実際に作っていく中でテーマ性のある旅というものは、これからの旅のまさに最も大事なポイントである。ふわっとしたもの、乗って守ろうというものがあるとするならば、何を守るのか、それによってどのようなテーマの旅をすることで守るのか、例えば、食を体験することで守ろうであるとか、文化体験をする、人に会うなど。何でも良いのだが、そのテーマ、地域課題の解決みたいなものでもいいと思うのだが、それらのようなことを実際に実践されていて、恐らく何かテーマがあると人はやはり訪れようと思っていただけ

るのではないかと思う。そのため、ぜひそのような優良事例を活かしていただければと考える。また、加古川線のプログラムはかなり具体的な固有名詞が非常に出ている。固有名詞を出すということは非常に重要だ。山田錦の何々だとか、そのようなものが出ているということは恐らく利用促進に非常に重要であり、これがまさにマイレールを考えるこれからの視点でもあるのではないかと考えた。また、たつの市さんのお話にもあったが、やはりマイレールの意識の中で高校生は非常に重要だと考える。彼らは必然的に通学して乗るということで、若い人をターゲットにすることを明快にした事業を具体的にする。更にこの部分への取組を他地域の皆様も含めて意識的に実施していき、既に実施していると思っておられるかもしれないが、やっているのであれば、高校生が関わっていることを他地域の高校生に伝えているか、高校生や若いティーンエイジャーに伝えられているかというようなことも考えていただけると良いと思う。

そのような意味では播但線でガジロウが行く旅を実施していたことが非常に面白い。そのようなものも、恐らくまちづくり等とも連携しながら発信の仕方が非常にリアルであったり面白かったりすると、更に若い子がそこで動いていくだろう。播但線でフィールドパビリオンとして鉄道利用スタンプラリーを実施しておられるとあり、非常に良い活動だと思った。しかし、鉄道利用するからフィールドパビリオンを巡る旅がいかにもこのような魅力が再発見できたということが、単にスタンプを押すだけではなく、例えば再発見ポイントをスタンプラリーに付加していただくとか、駅で停車した際にドアが開いたら匂いがしたとか、このような景色が見えた等、鉄道ならではのスタンプラリーの、その地域ならではの路線ならではの魅力というものをスタンプラリーに加えていただきたい。このような視点がマイレール意識に繋がっており、再発見意識に繋がると思った。

最後に赤穂線について、以前電車に乗らせていただき、駅にいる時も面白かったが、こちらも高校生ターゲットということは非常に良く、また、通勤定期のモニターをやってもらえる話は非常に面白い。これは少し人数が少なかったとおっしゃっていたが、インセンティブが明快ではないからではないかと推測する。このアンケートに参加することのメリットとして、お金が1ヶ月無料でもらえる等ではなく、アンケートにコミットすることでどのようなことに役立てられるのか、社会の何に役立つのかといった少し違う視点のインセンティブを更に明快にすると、恐らくもう少し参加する人がいるのではないかと思う。この話は非常に面白いため、既にニュースになったのかはわからないが、もっと全国でニュースになれば良いと私は思った。通勤定期モニターは面白いが、大事なことはアンケートの結果をどのように分析するかということで、ぜひ活かしていただきたいと考える。最後になるが、赤穂に訪れた際に牡蠣巡りもしたが、牡蠣とイコールで私が赤穂で体験したものがミネラルツーリズムだ。これは非常に新しい視点であり、ミネラルというものをツーリズム化して destinations 化しているチームがおられた。まさにまちづくりをしながら観光施策にも結びつけていくということがあり、駅や路線やミネラルは様々な地域

に必ずあるものであるため、これを広域的な取り組みに結びつけていくという形でぜひ新たなブランディング視点として取り組んでいただけると良いと思った。いずれにしても最終的にはそのような各々の取り組みが広域的な連携によって掛け算になり、新しい産学連携やリブランディングになっていくと良いと思った。

<意見交換>

【平田委員（JR西日本兵庫支社長）】

平素より弊社の事業全般にわたりご理解とご支援を賜り、また、いろいろな取組をしていただき、感謝を申し上げます。冒頭で副知事が申し上げられていたが、このJRローカル線維持・利用促進協議会と各ワーキングチームが発足し、4年が経過した。今日は新しくメンバーになった方もおられるので、改めてローカル線に関する課題認識についてご説明させていただきたい。

弊社は、1987年に発足して以降、様々な経営努力をしながら2004年には完全民営化も果たし、鉄道輸送の維持に努めてきた。あわせて地域の皆様にご協力を賜りながら、輸送改善や観光誘客といった利用促進策も進めてきた。一方でこの間に、沿線人口の減少、少子高齢化、道路整備や道路を中心としたまちづくりの進展など、ローカル線を取り巻く環境は大きく変化した。JR発足時から直近の2024年度にかけてご利用状況は赤穂線（播州赤穂～長船間）では半減した。その他の線区では7割から9割減、つまり発足当時の3割程度から少ないところでは1割程度しかご利用いただいていない。ここまで落ち込むなど深刻さを増している。この深刻な状況を受け、地域に適した持続可能な公共交通のあり方を考える必要があると申し上げてきたところだ。鉄道は大量・定時輸送が強みだが、ドアツードアやオンデマンドといった柔軟な輸送には不向きである。ローカル線沿線では移動需要にきめ細かく対応できる自動車など、道路を活用した交通が利便性や効率性において圧倒的に優位となっている。沿線地域の皆様にとって、鉄道という輸送手段はもはや地域の移動ニーズに答えられていないと思われる。

他方、鉄道でなければ地域の移動ニーズに答えられない線区については、仮に赤字であったとしても、経営努力を重ねて鉄道輸送を維持すべきであると考えている。皆様に申し上げている課題提起は、この線区が赤字か黒字かという観点ではなくて、本当に地域に適した持続可能な公共交通のあり方を皆様と共に検討したいというものだ。鉄道事業者と地域の協働による地域モビリティの刷新に関する検討会では有識者の先生から、「内部補助で最大限ローカル線を維持するとなると、最低限度のサービスレベルになってしまい、それは本当に地域が望んでいる姿なのか」「全てを鉄道で残すことが難しい中、移動の手段を多様にしながら、次世代に負担を渡さないよう、納得できるコスト負担を考えていくことが重要」とのご指摘があったとお聞きしている。

鉄道は運転士から駅員、指令員、線路など施設の保守係員、電気・通信の係員、車両の

検査修繕の係員など多くの人と施設で支える重厚長大な装置産業だ。そこに担い手不足の問題が顕在化している。加えて車両や施設の老朽化も進んでいる。あまりにも利用者が少ない今の状況に対して、何の対応策もないままに時間が経過し、いずれ立ち行かなくなるという望まれない未来が訪れる前に、地域に適した持続可能な公共交通のあり方を考える必要があると申し上げさせていただく。

各線区のご利用状況を表す輸送密度について、直近のデータとして2024年度の実績を口頭で説明させていただく。

まず加古川線（西脇市～谷川間）は、293人/日で前年度比107%に増加した。増加したものの、依然として大量輸送機関としての鉄道の特性が発揮できると国が定める基準と照らしても、ご利用が非常に少ない状況だ。加古川線では、万博閉幕までの期間により一層の利用促進として、県、市、JRが連携した様々な取り組みを行い、万博期間終盤のご利用が増加した。加古川線ワーキングチームで振り返りを行い、少し細かなデータも共有したところ、外からのご利用ではなく沿線のご利用が増加したという状況が見えてきた。今後、加古川線でこうした増加が持続的なものになるのか、地域の移動に関するニーズの把握などによって分析・検証する必要があると提案させていただいた。加古川線沿線の課題解決に向けて特定の前提を置かない、幅広い議論をお願いしたい。

続いて姫新線（播磨新宮～上月間）は、780人/日で前年度比96%であり、2年連続でご利用の減少傾向が見られた。このような状況を踏まえて、姫新線ワーキングチームとして、まずは利用促進の期限と目標を定める必要がある。あわせて、鉄道を利用していない方にどのような移動ニーズがあるのか、なぜ車をご利用なさるのかなどを踏まえて、地域の方にとって最適な移動手段は何かという地域公共交通のあり方について、まちづくりと合わせて議論する必要があると考えている。

山陰線（城崎温泉～浜坂間）は前年度と変わらず574人/日、播但線（寺前～和田山間）は1,083人/日で前年度比103%であった。山陰線ワーキングチームと播但線ワーキングチームでは、2027年度に輸送密度2,000人/日という目標を掲げて取り組んでいる中で、県民局が主体となって、国の補助金を活用して持続可能な公共交通体系の方向性を整理し、広域連携を主導する人材を育成する事業を行っていただいた。ぜひ交通連合をきっかけとして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きたいと考えている。

最後に赤穂線（播州赤穂～長船間）は、2025年10月に収支開示の対象線区に加わり、発表させていただいた。輸送密度は1,687人/日。岡山県側と連携しながら地域の移動特性を把握し、持続可能な地域公共交通について地域の皆様とともに考えていきたい。

弊社がローカル線に関する課題認識と線区別の経営状況に関する情報開示を行って、この協議会と各ワーキングチームが発足してから、冒頭申し上げた通り、4年が経過して5年目に入る。昨年7月のこの場で、有識者の先生から「この取り組みが始まって4年目となったので、一旦立ち止まるタイミングではないか、今後それぞれの取り組みの効果を整

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」というご助言もいただきました。それを受けての検証もワーキングチームでなさるといふ計画を先ほどお伺いしたところだ。この5年目という節目をもって、ぜひいずれの線区においてもデータとファクトに基づいてご利用者や地域のニーズにマッチした持続可能な地域公共交通に向けた議論を開始させていただきたいと考えている。

【片山委員(西脇市長)】

今、定時性ということで、確かに列車というのは定時性が一番大事だ。今年の4月から兵庫県より出向で来てくれている技監が、黒田庄駅から20時過ぎに乗った。家については夜中の2時で6時間かかったそうだ。なぜかという、加古川線で鹿とイノシシに衝突して止まり、加古川駅に着いたのが一時過ぎだった。JRが手配したタクシーで帰らせてもらい、感謝している。何が言いたいかというと、市としても、多分今まで私がやってきた崖崩れで止まるということに対して、情報共有をすすめたい。また神戸新聞にも大きく広告を出していただいた。そういう所と鳥獣が出る所は割とニアリーだと思うので、どこで出たとか、そういう情報をJRより提供していただき、市町でできることを積極的にやっていきたい。定時性が確保できない列車には多分誰も乗れないと思う。そういうところもぜひ市としても協力していきたい。より地域のために共に頑張っていきたいと思うので、どうぞよろしく願います。

【門間委員(豊岡市長)】

山陰線も長く、課題となるところは城崎より西、少しローカルな話をして申し訳ないが、こうなると鳥取県との県境になる。県としても、今は多くは県の中だけの解決策ということになりがちだが、やはり西から入ってくるだとか、西に送り出すといった側面もある。JR西日本は同じ会社だが、自治体は県境で分かれてしまうため、ぜひローカル線の維持という面でも、少し鳥取県との情報共有、連携ということも、今後の課題として認識してもらえればと思っていたため、意見だけ言わせていただく。