

第1回 JR 加古川線（西脇市－谷川間）維持・利用促進ワーキングチーム会議要旨

日 時 令和7年7月1日(火)13:12～14:58

場 所 西脇市役所3階大会議室

出席者 別添出席者名簿のとおり

内 容

<開会挨拶>

【片山委員（西脇市長）】

4月13日より大阪・関西万博が開幕した。開幕当初は入場者数が当初見込みより少ないとの報道もあったが、だんだんと増えてきている。

5月の「ひょうごフィールドパビリオンフェスティバル」では、地元西脇高校の生活情報科の生徒による「播州織のファッションショー」を多くの来場者にご覧いただき、数多くのマスコミにも取り上げられた。

また、玉木新雌さんや西脇市出身のアーティスト AYUMI ADACHI さんにも万博会場で播州織を盛り上げていただいた効果もあったのか、6月に西脇市で開催した「播州織博覧会」では、過去最高の1万2000人の方にお越しいただき、JR加古川線も多くの方にご利用いただいた。

JR西日本では、JR加古川線の臨時増発以外にも、1dayパスやスタンプラリーなど、いろいろな利用促進策に取り組んでいただき感謝申し上げます。

加古川線のワーキングチームでは、これから、リレーマルシェや貸切列車の運行など、様々な取組を予定している。これからもJR加古川線の利用促進に一層取り組んで参りたい。関係機関の皆さんには、引き続きご協力をお願いする。

<資料説明>

【事務局説明】

資料1：令和6年度の主な取組結果等

資料2：令和7年度の取組一覧

【平田委員（JR西日本（株）兵庫支社長）】

6月18日に兵庫支社長に着任し、関係者の皆様への挨拶等々で兵庫県内を回っている。兵庫県は非常に広く、地域ごとにすばらしい取組や魅力があり、また、いろいろな課題もある。本会議は、関係者の皆様方が一堂に会して、持続可能な未来に向かって知恵を出し合って議論していくという会議だと理解している。私どもも地域の持続可能な未来に向かった議論に積極的に参加させていただき、力を尽くしていきたい。

【平田委員（JR西日本（株）兵庫支社長）説明】

資料3：加古川線利用促進策説明資料〔西日本旅客鉄道株式会社〕

〈資料3：質疑〉

【糟谷委員(丹波県民局長)】

2024年は2005年の乗車人員を上回っている。2005年に何があったかという、列車本数が極端に減らされている。乗車人員が増えていないのは、モータリゼーションの進展等が原因との説明があったが、地域の方も頑張っていて、結構乗られている。乗車人員がなかなか増えていかないというのは、列車本数が少ないからという理由が大きいのではないかと。

【平田委員 (JR 西日本 (株) 兵庫支社長)】

各駅の乗車人員ではなく、加古川線（西脇市～谷川間）をどれぐらいの方が毎日移動されているか（＝輸送密度）が、鉄道の特性を發揮しているか否かの指標になると考えている。

鉄道輸送の主な特性は、「大量輸送」、「定時運行」である。その大量輸送の特性を端的に示すのが輸送密度である。輸送密度が減少したため、それに適した運行本数としている。

【糟谷委員(丹波県民局長)】

コロナ影響時期は別にして、2007年から乗車人員はあまり変わっていない。2005年に列車本数が減ったから、輸送密度がずっと横ばいに推移しているのではないかと。

【平田委員 (JR 西日本 (株) 兵庫支社長)】

今年は西脇市駅～谷川間を増発したり、谷川駅で特急こうのとりへの乗り換えができるよう実証実験を行っている。そうした疑問にお答えする意味も込めて実証実験を行っているので、その実験結果をご覧いただきたい。やみくもに増便して、乗車人員が増えるというものではない。

【糟谷委員(丹波県民局長)】

スタンプラリーの参加者数が395人と記載されているが、私が期間中7回乗車し、スタンプを押そうとすると『アプリを入れてください。』の画面ばかりが表示された。またスタンプラリー期間の後半には改善されたが、二次元コードの掲示位置が高くて、背の低い子どもらは読み取ることができない。スタンプラリーの実施方法がどうなのかなと感じた。

【平田委員 (JR 西日本 (株) 兵庫支社長) 説明】

今後の参考にさせていただきたい。

〈意見交換 等〉

【池内委員 ((株) ウイング神姫 代表取締役社長)】

本日は、バスの取組について話しをさせていただく。路線バス各社は、利用促進のために各自治体と協力して、様々な割引制度を設けている。当社単独の制度では、乗車数を伸ばすため、2001年から休日の運賃割引制度を開始し、その後、2014年から、子育てファミリー世代の利用促進を目的に、休日の家族割引制度を開始した。大人1人に対して、子供2名までは無料とい

う制度である。子どもの乗車体験が目的であり、休日の範囲は、土日、祝日、年末年始を含めて、年間で125日設定している。正確なデータは無いが、乗務員にヒアリングをし、休日1日あたりの利用者は、全路線で約200名、単純計算で年間2万人を超える方が利用されたと算出している。これに子どもがついてくるので、4万人とか6万人の利用者増につながったのではないか。1日200名利用があるが、その中にはバスの定期利用者もいるので実質の純増は、1日当たり大人50人ぐらいと思っている。この休日割引制度による増収効果は、年間で150万円程度のアップになり、次世代を担う子どもたちに乗車していただくという目的は達成できたと思う。

休日家族割制度がここまで利用されたのは、バスの車内をはじめ、いろんな広告等で繰り返し、アナウンスし続けてきたことが大きい。ただ、普段バスを利用されない方に関しては、まだまだ知れ渡っていない。休日家族割引制度を開始してから、ここまでくるのに10年かかった。この結果がそのままJRの乗客数には反映はされないが、小さなことでも、継続的に広告活動を行うことが大事であると感じた。これからも、できることがあれば、協力させていただく。

【長尾委員代理（神姫バス（株）内山 地域事業本部本部長補佐）】

地域外からのお客さんが、その地域にお金を落とすとしていただかなかっただら、会社としてやっていけないので、2年ぐらい前から、神姫バスのホームページに、兵庫県内の地域のいいものを発信する「Local Prime」というECサイトを始めた。山田錦や、姫路の皮革など、兵庫に来なくても兵庫のいいものが手に入る。私どもの社員が集めて販売し、さらには、そのいいものを作っている現場に行ったりしている。神姫バスに乗らなくても、兵庫県って面白いということを知っていただく取組を2年近く行っており、今年は大阪・関西万博が開幕していることもあり、70~80のフィールドパビリオンと提携して、フィールドパビリオンの情報をホームページで紹介している。このことによってJR西日本や、県内のバス会社などを利用して、県内を移動するきっかけづくりを行っている。

今年度の加古川線ワーキングチームの取組の中で、例えば、「フィールドパビリオンを巡る貸切列車の運行」であれば、弊社にはフィールドパビリオンのセクションがあるので、告知もさせていただき、逆に弊社が知らない隠れた「いいもの」を教えていただければ、我々が販売することができる。我々も兵庫県はすごいところであるというのを発信したい立場であるので、協力させていただきたい。

【藤本委員代理（西協商工会議所・時政専務理事）】

昨年度、加古川線全線開業100周年ということで、商工会議所としても、新聞掲載への協力や、各事業の周知に努めてきた。イベント等については景品提供等について協力してきた。

改めて、加古川線の重要性は、この地域の魅力とともにその地域の発展の礎であるということに非常に実感した。住民目線でいうと、広報誌や新聞などでこの加古川線の存続について目にする機会が非常に増えた。私ども会員企業の日常会話の中でも加古川線に乗車していかない

といけない、さらにこの路線廃止を非常に懸念するという声をよく聞いている。JR加古川線は丹波市と西脇市をつなぐ大変重要な鉄道であり、住民の足として必要なものであるという認識を強くした。

私どもも一層この周知や啓発に取り組んで参りたい。JR西日本におかれては引き続き、加古川線全体としてのこの運行について、ご検討いただければありがたい。

【岡林委員代理（丹波市商工会・四方事務局長）】

先ほど西脇商工会議所からも話があったが、100周年という節目を迎え、鉄道の利用促進の取組が多方面で行われ、特に、沿線住民を主体とした「JR加古川線（西脇市駅－谷川駅）維持・利用促進地域協議会の発足」など、本当に地域で鉄道を守って育てる、地域の熱意が現れた1年であった。

丹波商工会が特に注目しているのは、駅周辺のマルシェ、イベントによる地域への経済波及効果という点である。例えば、久下村駅周辺のイベント開催により、飲食物販による地域の商店等の消費喚起が見られたという点で、商工業の活性化という観点からも鉄道と連携した取組は意義深い。駅が1つの目的地となるように夜市が開催されている久下村駅であるとか、西脇市内であれば日本へそ公園などの駅前を活用することで、利用増につながってJR西日本にとっても良い方向になるのではないかと。

加古川線は通勤通学の足として、丹波と播磨をつなぐ大切な鉄道である。また地域外から丹波市に人を呼び込んでくるための重要な役割があるため、JR西日本には引き続き、加古川線全体として運行いただければありがたい。

地元商工会としても引き続き地元企業に利用促進の呼びかけ、またイベント等の参画、周知を積極的に行い、連携を図っていきたい。

【高瀬委員（西脇市連合区長会会長）】

国鉄から民営化されたのが昭和62年だったが、その時の国鉄時代の累積債務というのは約37兆円あった。そのうちの一部は国鉄清算事業団が引き受けた部分もあったかと思うが、国が承継した額は24兆98億円。これは結局国民負担、税金で返済しており、令和4年度の時点でまだ15兆2561億円残っている。またJR西日本は、民間企業になると国鉄が持っていた資産に固定資産税がかかるので、課税標準の軽減措置を受けた。国がJRの民営化後、経営が安定するようにと取られた措置である。

コロナが収束して、2024年の3月決算で、JR西日本は過去最高の売上高となっている。2024年3月決算で営業利益1797億円、純利益で987億円となっている。これだけ黒字になのに赤字路線は廃止だというのは疑問である。新西脇駅～谷川駅間の利用者は、西脇市駅以南の加古川線の利用者増にもつながるし、山陽本線の利用者増にもつながる。それがあから山陽本線も黒字だと思う。不採算路線も含めて、鉄道は1つのネットワークだという考え方で、維持をしていただきたい。

【坂谷委員（丹波市自治会長会会長）】

J R西日本には、昨年12月に谷川駅で100周年イベント開催をしていただき、地域の注目化や活性化にご協力をいただき感謝を申し上げます。路線全体としての活性化という見地から久下村駅から徒歩で行ける「ちーたんの館」が7月12日（土）にリニューアルオープンする。子ども連れを中心に、加古川方面から一定数の利用者増が見込める。利用状況が良ければ、車両増結や、加古川駅からの直通運転の実施などをご検討いただければと思う。

【内藤オブザーバー（西脇高等学校長）】

西脇市駅から谷川駅の高校生の利用状況について、西脇高校の生徒の中で西脇市駅よりも北側の路線を使っている可能性があるのは、黒田庄中学校、西脇東中学校の2校の出身者だと思ふ。

まず、西脇東中学校から西脇高校までは自転車で30分ほどである。西脇東中学校出身者の生徒がJ R加古川線を利用するとすれば、比延駅か、日本へそ公園駅だと思うが、そこから1駅2駅列車に乗って、駅からまた自転車に乗るような生徒は少ないだろうと考えると、J R加古川線を利用するのは、主に黒田庄中学校出身者と考える。現在、本校の黒田庄中学校出身者は31名在籍している。西脇市駅から谷川駅間の本校生徒の利用者数は、多く見積もっても黒田庄中学校出身数31名、実際のところは10数名ではないかと思う。

本校は8時35分に朝のショートホームルームが始まるが、谷川駅発の列車の西脇市駅着は8時12分なので、徒歩では間に合わない。J R加古川線を利用するには西脇市駅から自転車に乗り換えないといけないため、自宅から駅まで自転車、西脇市駅から自転車の計2台が必要になる。さきほどのワーキングチームの取組の中のレンタル自転車は有効だと思う。

ちなみに社高校の学校要覧によると、黒田庄中学校出身が33名、西脇東中学校出身が9名在籍している。社高校にJ R加古川線を利用して通学している生徒は、加古川市や高砂市、三木市から通学している生徒もあわせて28名である。社高校は体育科があるので寮生もいるし、社町駅から学校までが遠いので、バスを利用している生徒が多いと思う。すなわち、黒田庄中学校出身者で西脇市駅－谷川駅間の列車を使って通学している生徒は10名いないと推測する。小野高校は、西脇東中学校の卒業生が6名、黒田庄中学校の卒業生が9名。小野高校はJ Rを使っている生徒を、西脇方面と谷川方面に分けて記載されており、西脇市駅から通学しているだろう生徒が166名、谷川方面からが10名と記載されている。西脇高校、社高校、小野高校もおそらく、西脇市駅より北側の駅からの通学生徒は各校10名程度ではないか。これから子どもの数が減ってくることを考えると、まだまだ厳しいというのが現状である。

【長尾オブザーバー（氷上高等学校長）】

高校の立場からいうと、なかなか通学の足として鉄道を使うのは難しいとすごく感じている。丹波市には、高校が3つあるが、柏原高校は第2学区の学校で、西脇市からは通学できない。氷上西高校は、連携型の中高一貫の学校で、地元の青垣中学校、氷上中学校から30名、残り10名は一応全県区ということにはなっているが、実際は丹波市内からでないとなかなか通いにく

い。当校は農業科の専門高校なので、全県学区ということで県内どこからでも通えるが、農業高校ということで、生徒の志望の選択肢に入ることが難しく、入学生定員割れに苦慮している。本校に西脇市の中学校から通っている生徒は黒田庄中学校からの4名。私も昨年度着任してから、西脇市内の中学校の校長先生ともお話をし、氷上高校で、いろんな農業の体験をして欲しいと声をかけているが、なかなかまだそこまでたどり着いていないと感じている。本校には、中学校のときに少し勉強が苦手であるとか、学校には向かないけれども、農業の学校で、もう1回頑張ってみようと言う生徒も来てくれている。そのような生徒には、家から電車に乗って通学することを、なかなか親も言いにくく、毎日車で送って高校に通わせている家庭も多い。電車に乗り遅れて遅刻をして、その遅刻時間が1時間、2時間となってしまうと、欠席扱いになるため、保護者の方は、必死になって自家用車で送迎されるという現実もある。

【成田委員（北播磨県民局長）】

鉄道利用を促進していくため、従来から地域住民の日常利用をいかに増やすか、また地域内外からの観光需要をいかに増やすかという、両方に対するアプローチが必要であり、西脇市、丹波市をはじめとして、住民の活動や観光客に対するイベントPR等を実施している。そうした取組をしていくためには、その地域の住民の方の気運醸成が一番重要ではないか。そういった意味で、JR加古川線（西脇市駅－谷川駅）維持・利用促進地域協議会が発足し、利用促進をしていこうという地元の動きが高まってきていることは大きなことだ。

昨年、地元の自治会や高等学校とも連携したイベントを実施した結果、加古川線を利用してイベントに参加してくれた方が一定数いた。これまで、イベントをやってもJRを利用するという選択肢があまりなかったと思うが、JR利用の声かけにより、JRを利用してイベントに参加してみようと地元の方に思っていた。

駅からの乗車人員は確かに増えたと思う。輸送密度を上げていくことについては今後の課題である。ただ、どこかに移動するときにはJR加古川線を使おうと、住民の方が思っていただけになったことは、利用促進イベント等を実施したことが影響したのではないかと思う。

行政としても、これまでは関係機関がそれぞれ単発で事業をやってきた部分もあったので、今年度、西脇市、丹波市、丹波県民局、北播磨県民局が一緒になって協議会を作って取り組んでいる。万博期間が終わるまでに、地元行政としては、できる限りのことをやっていくつもりである。例えば、フィールドパピリオンを巡る貸切列車の運行など今までと違ったようなイベントも考えている。また北播磨広域観光協議会のホームページやインスタグラム、YouTubeにもイベント情報等を掲載している。

3月に県庁の部長級の会議があり、そこでもJR加古川線の利用の仕方とか、イベントPRをした。また県民局の新規採用の職員に対して、実際に加古川線に乗車してもらい、家族や友達にもPRしてもらえるような乗車体験研修も行った。

悔いが残ることだけはしたくないと思っているので、万博期間中、利用促進に向けてできるだけのことをやりたいと考えている。それには、本日お集まりの皆様の協力が大事であるため、よろしく願います。

【糟谷委員（丹波県民局長）】

昨年度は、8月22日にリレーマルシェ第4弾として、久下村夜市を開催した。子どもが楽しめる巨大迷路等も企画し、加古川線利用者約270人を含む、約900人に来場いただいた。またリレーマルシェ第6弾として、初めて3月7日から9日の3日間で久下村夜市を開催した。加古川線をテーマとした映像を久下村駅の駅舎に投影するプロジェクションマッピングや、加古川線にゆかりのある図柄の巨大スライドパズルなど、新しい企画も実施して、子どもや家族連れにも来場いただいた。久下村夜市は県民局のユースチームが、久下自治振興会と一緒に取り組んでおり、若者がアイデアを出しながら、地域住民の皆様とともに加古川線の利用促進に取り組んでいることは意義があると思う。

令和7年度は、西脇市、丹波市、北播磨県民局、丹波県民局を構成員とした協議会において、大阪・関西万博という誘客の機会に合わせ、丹波・北播磨のひょうごフィールドパビリオンや観光施設を巡る貸切列車等の運行などの事業を実施する。また、久下村夜市や加古川線の駅を発着とする環境学習ツアーを開催し、さらなる利用促進につなげていきたい。

さらに丹波県民局が事務局である丹波地域恐竜化石フィールドミュージアム推進協議会では、今月リニューアルオープンする「たんば恐竜博物館」と久下村駅、谷川駅を結ぶグリーンスローモビリティの定期運行等により、駅からの二次交通の整備を行う。

先月18日には、ラジオ関西の朝の番組「三上公也の朝は恋人」に出演し、フィールドパビリオンや加古川線についてもふれさせていただいた。大阪・関西万博期間中の利用促進が1つの鍵となる。100日あまりであるが、皆様と連携しながら、一丸となって取り組んでいきたい。

【片山委員（西脇市長）】

郵便局トラックの運行事業許可取消の話題は皆さんご存じかと思うが、神姫バスでは、農作物などを西脇市や他の地域からも乗客の輸送と合わせて三宮などに配送する取組をされている。列車でも運ぶことができないか、経済界、農業関係者も含めて考えていけないかと思った。

2つ目は、万博終了までに加古川線100回乗車を宣言して、昨日の段階で77回乗車した。ただ、線路内倒木により2回乗れなかった。木が倒れたところの写真をグーグルでアップしてもらい、地域の方が自分たちの土地の倒木処理ができるなら、地域で対応してもらいたいと考えている。情報を共有し、JRと地域、自治体が連携して安全運行につなげる取組が実現すれば、地域住民のマイレール意識の醸成につながるとともに、地域住民で鉄道を守る動きとしては全国初の取組になるのではと期待している。

3つ目は、大量輸送という点だが、福井県に原子力発電所がある。例えば地震やミサイル攻撃など不測の事態が起こった場合、若狭町の住民避難計画によると、福井県の原子力発電所付近の方々に、丹波地域と北播磨地域へ避難を予定されている方が、北播磨地域で約1万人、丹波地域で約4,000人の計1万4,000人おり、西脇市だけでも約1,500~1,600人となっている。万が一の際のいわゆるリダンダンシーという面では鉄道の果たす社会的な役割も必要であるだろうと考えている。

4つ目は、先週の土曜日に谷川駅からの電車に乗った際、クラブ活動帰りの三田市内の私立

高校生3人が乗っており、話を聞くと、普段は、西脇市、多可町、小野市から学校のスクールバスで通っているが、『クラブ活動へは加古川線が無いと学校に行けない。』とのことであった。今後、中学校のクラブ活動が地域移行されると、土日とか夏休みの移動を保護者がするのか。多分、親でも全部はできない。そういう意味で鉄道と自転車を利用するというのは、今後大事な交通手段になってくる。鉄道はぜひ残していただきたい。

【林委員（丹波市長）】

令和6年度は全線開業100周年ということで、様々な取組が実施できた。その結果、沿線住民の方の関心が大変高まっていることはうれしい。丹波市では、今年12日に丹波竜化石工房ちーたんの館が、たんば恐竜博物館としてリニューアルオープンする。令和7年度の取組の中でも、恐竜など地域資源を生かした事業を計画している。恐竜ファンは全国各地にいるので多くの方の鉄道利用を期待している。久下村駅からは自動運転で来館いただくことができないかと考えている。

JR西日本から、利用状況についての説明をいただいた。利用者は回復しているものの、まだまだ輸送密度1,000人には、ほど遠い状況だということは、よく認識している。しかし『継続は力なり』という言葉があるように、地道な努力を重ねて地域一丸となって支えていくことで、必ず未来に繋がると信じている。丹波市職員には、加古川線は丹波市全体の課題であるので、公共交通の担当部署だけではなく、各部署においても出張利用や何ができるかを考えるよう言っている。1つの利用促進策で、大幅に利用増になることはない。万博閉幕後も引き続き知恵を出し合っていきたい。

余談になるが、丹波市においても、年間4万人台に落ち込んでいた公共交通バスの利用者数が、ウイング神姫の協力もいただき、今年18万人まで増加している。『使えるダイヤを作る』ということが一番大事だ。もし通えるダイヤになれば丹波市の福知山沿線からも西脇工業高校に通うことができる。だから、『使えるダイヤ』をいかにして作るか、先ほどダイヤが減ったから乗客が減ったとの議論があったが、『使えるダイヤ』を作れば、乗客はついてくると思っている。乗れるダイヤを作れば絶対人は乗ると思うので、そういう方向で考えて欲しい。

【平田委員（JR西日本（株）兵庫支社長）】

まず、鉄道の特性は、比較的定時で、駅から駅へと多くのお客様を1度に運ぶことができるということである。道路のように渋滞などの影響を受けずに移動することができる反面、路線が固定され、駅も固定されているので、車やバスのように小回りが利かない。路線変更もできないという制約がある。

また、線路にはバラスト等を敷いてレールを敷き、さらに踏切、信号機、橋梁、駅舎、トンネル等の鉄道施設とその鉄道施設の周辺の環境整備も必要である。これらは本当に巨大な装置である。この巨大な装置の維持を日々繰り返しており、その装置が各地にある。少ないお客様をお運びしている状況では、この巨大な装置を維持し続けることは非常に効率が悪い。先ほど赤字だからとか、或いはトータルで黒字であるのではないかという指摘があったが、決して赤字だからという話ではなくて、この巨大な装置を維持し続けることが、本当にこの地域の持続

可能な交通モードなのかということを考えていきたい。

我々も労働力不足にさらされているし、日本全国が少子高齢化である。そうした中で、長期的な視点で、未来志向で、このままでいいのか。それは鉄道を「なくす」「なくさない」の2択ではなく、「どういう交通モードがいいのか」という議論を進めていきたい。赤字だから「なくす」ということではなくて、この地域の未来にマッチする交通モード、交通ネットワーク、それは何なのかということを経験しなければならぬのではないかと考えている。

国鉄改革を経てJRが発足したが、国鉄改革のスキームであるとか、長期債務のお話があった。株式会社として、利益を上げていて長期債務を返済する傍ら、国鉄時代にはなかった法人税の納税という形で社会にも還元している。

10月13日の大阪・関西万博閉幕まで、2024年の7月16日の合意内容に沿って、私ども含めていろいろな関係者の皆様がそれぞれに利用促進に向けて努力を重ねているところかと思う。これらの誘客機会を経てもなお利用の増加に向けた勢いが認められない場合には、(万博)閉幕時期を区切りとして、持続可能な地域公共交通のあり方について議論を開始するという合意がされたが、その利用増加に向けた勢いがあるのかどうかの判断をこのワーキングチームメンバーで行うのではないかと考えている。北播磨県民局が事務局であるが、万博閉幕後、今年の合意内容を踏まえて、11月にWT会議を開催されるかどうかについて確認させていただきたい。

【成田委員（北播磨県民局長）】

閉幕時までの結果が明らかになった段階で、WT会議を開催することになると思う。

<閉会あいさつ>

【林委員（丹波市長）】

4月から大阪・関西万博が開催され、丹波市でも、5月8日に「1dayたんば」と銘打って、いつか必ず丹波市に来て欲しいという気持ちを込めて、1日限定の体験型シネマを万博会場で披露し、大変多くの方に楽しんでいただいた。早いもので10月13日の閉幕まで折り返しの時期にさしかかろうとしている。さらに皆様のご協力をいただきながら、利用促進の取り組みを行っていきたい。引き続き、地域交通事業者、行政等が一体となって、しっかりと利用促進に取り組んでいきたい。

以 上