

第46回神戸電鉄粟生線活性化協議会

日時：令和4年7月8日（金）
午前10時30分～午前11時50分
場所：三木市立市民活動センター 3階 大会議室

○事務局

それでは、定刻となりましたので、ただいまから第46回神戸電鉄粟生線活性化協議会を開催いたします。

私は、協議会事務局の三木市都市整備部交通政策課の〇〇と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それでは、協議会の開会に当たりまして、協議会会長の仲田三木市長からご挨拶を申し上げます。

○仲田会長

皆さん、おはようございます。今日は粟生線活性化協議会にお集まりいただき、ありがとうございます。たぶん、この場での開催は初めてになるかと思いますが、どうぞお越しいただきましてありがとうございます。

本日の協議会におきましては、令和3年度の協議会の事業報告や歳入・歳出決算、令和4年度の取組方針等、議論させていただくことになるかと思いますが、どうか忌憚のないご意見を出していただければ、幸いに思います。

なお、三木市のことになりますが、少しご報告をさせていただきますと、ご承知のとおり、神戸電鉄三木駅につきましては、皆様がたの温かいご協力によりまして3月に駅舎が完成いたしました。そして、5月に駅前のロータリーも整備するという形で、駅舎の中には観光協会も入っていただき、新たなスタートを切ったところです。そこで、皆様のお手元にもPRで置いていると思いますが、私が今、手にしております「みきエキバル」、これは三木市の観光協会で、三木駅から徒歩15分圏内の飲食店、21店舗にご協力いただき、駅周辺を盛り上げていこうという取組でございます。私も既にお手元にはありますが、非常にお得な券になっております。ぜひ、こうしたイベントにもご参加をいただき、神戸電鉄に乗って来ていただいて、楽しんでいただければと思っております。

今、JR西日本でいろいろな話題が出ております。粟生線も人ごととは思っておりません。地域住民にとっては非常に重要な路線でございます。ぜひ、皆さんとともにこれからも粟生線の活性化のために取り組んでまいりたいと思っておりますので、よろしくお願い申し上げます。冒頭の会長としての挨拶とさせていただきます。

なお、本来でしたら、副会長の小野市の〇〇副市長が出席するのですが、今日は所用がありまして、急遽、小野市からは〇〇参事に出席していただいておりますことも、ご報告をさせていただきます。どうぞ最後まで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。

それでは、本年度、最初の協議会となりますことから、委員の皆様全員をご紹介します。

お手元の配付資料のうち、一番後ろに付けております協議会規約の4ページ目、最後のページになります、別表1に記載された名簿順をご紹介します。

まず、兵庫県土木部次長、〇〇様。

〇〇〇委員

おはようございます。〇〇でございます。どうぞよろしく願いいたします。

〇事務局

続きまして、神戸市都市局担当部長（交通担当）の〇〇様。

〇〇〇委員

神戸市の〇〇と申します。どうぞよろしく願いいたします。

〇事務局

三木市長、仲田一彦です。

〇仲田会長

よろしく願いします。

〇事務局

小野市副市長、〇〇様の代理出席といたしまして、総合政策部参事の〇〇様です。

〇〇〇副会長代理

本日、副市長に急用ができて、代理で出席させていただいております〇〇と申します。よろしく願いします。

〇事務局

続きまして、神戸電鉄株式会社代表取締役専務執行役員鉄道事業本部長、〇〇様です。

〇〇〇委員

〇〇でございます。どうぞよろしく願いいたします。

〇事務局

続きまして、神姫バス株式会社バス事業部計画課地域公共交通担当課長、〇〇様です。

〇〇〇委員

神姫バスの〇〇でございます。どうぞよろしく願いいたします。

〇事務局

続きまして、兵庫県北播磨県民局加東土木事務所長、〇〇様です。

〇〇〇委員

この4月から加東土木の所長で来ています〇〇です。どうぞよろしく願いします。

〇事務局

続きまして、三木市都市整備部道路河川課長、〇〇です。

〇〇〇委員

三木市道路河川課の〇〇と申します。よろしく願いいたします。

〇事務局

続きまして、小野市地域振興部道路河川課長、〇〇様です。

〇〇〇委員

小野市道路河川課の〇〇でございます。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、兵庫県三木警察署交通課長、〇〇様です。

〇〇〇委員

三木警察署交通課長をしている〇〇といます。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、兵庫県小野警察署交通課長の〇〇様です。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、押部谷町連合自治協議会会長、〇〇様です。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、元押部谷町連合自治協議会副会長の〇〇様です。

〇〇〇委員

おはようございます。〇〇です。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、元三木地区区長協議会会長、〇〇様です。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、小野市商店街理事、〇〇様です。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、小野商工会議所副会頭、〇〇様の代理出席といたしまして、〇〇様です。

〇〇〇委員代理

商工会議所の〇〇でございます。今日は〇〇副会頭の代わりに代理で出席しております。よろしくお願いいたします。

〇事務局

続きまして、兵庫県立三木東高等学校総合学科推進部長、〇〇様の代理出席としまして、〇〇様です。

〇〇〇委員代理

失礼します。三木東高校の教頭の〇〇と申します。今日は〇〇の代わりに出席させていただきます。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、兵庫県立小野高等学校生徒指導部長、〇〇様の代理出席としまして、〇〇様です。

〇〇〇委員代理

失礼します。〇〇の代理出席の〇〇と申します。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、国立大学法人神戸大学名誉教授の〇〇様です。

〇〇〇委員

〇〇です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、オブザーバーといたしまして、国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長の〇〇様の代理出席としまして、専門官の〇〇様です。

〇〇〇オブザーバー代理

交通企画課長、〇〇の代理でまいりました〇〇です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課長の〇〇様です。

〇〇〇オブザーバー

近畿運輸局鉄道部の〇〇といます。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、国土交通省神戸運輸監理部兵庫陸運部首席運輸企画専門官（輸送担当）の〇〇様です。

〇〇〇オブザーバー

兵庫陸運部の〇〇です。どうぞよろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、兵庫県神戸県民センター県民交流室神戸魅力づくり参事の〇〇様です。

〇〇〇オブザーバー

〇〇です。よろしくお願いいたします。

○事務局

続きまして、兵庫県北播磨県民局県民交流室長、〇〇様の代理出席としまして、県民商工観光課課長補佐の〇〇様です。

〇〇〇オブザーバー代理

本日、県民交流室長、〇〇が公務の都合で出席できませんが、代理で出席しております〇〇です。よろしくお願いいたします。

○事務局

出席者の紹介は以上となります。

なお、本日の委員の出席状況といたしましては、本協議会の委員25名のうち出席は19名であり、過半数以上の出席をいただいていることから、協議会規約第8条第4項の規定により本会議は成立していることをご報告いたします。

それでは、3番目の議事事項に入ります。

ここからの進行につきましては、仲田会長にお願いいたします。

仲田会長、よろしくお願いいたします。

○仲田会長

では、私のほうで進めさせていただきます。

お手元の式次第でございます議事第1号並びに議事第2号について、双方に関連する内容ですので、一括して、まず、事務局から説明をいたします。お願いいたします。

○事務局

三木市都市整備部交通政策課の〇〇と申します。本日はよろしくお願いいたします。

私から、資料-1と資料-2のご説明をさせていただきます。また、その中で、お手元の配布資料、「栗生線&バス乗継ガイド」、それから配布資料-1と、右肩に番号を振っております駅の美装化に関する資料、それから配布資料-2と番号を振っております令和4年度の七夕列車の運行のほうにも触れますのでご準備いただきたいと思います。

お手元にA3横長の資料-1をご用意いただけたらと思います。

まず、議事1号、令和3年度の協議会の事業報告についてご説明をさせていただきます。

資料の見方でございますけれども、一番左側に基本方針とタイトルを振っていただき、今の計画は基本方針が大きく3つに分かれておりますけれども、その方針の番号を書いてあります。それから事業と具体的な取組、右側にいくと実績や取組状況を記載しているという立て付けとなっております。

資料について、非常に記載事項が多いので、それぞれ簡潔に抜粋しながらお届けしたいと思います。

お手元の1ページ目、黄色の網掛けのところには事業番号を振っております。こちらをお伝えしますので、ご覧いただけたらと思います。

まず、事業番号1、鉄道とバスの広域時刻表の作成について、「栗生線&バス乗継ガイド」を継続的に令和3年度も発行いたしました。お手元に「栗生線&バス乗継ガイド」をお配りしております。観光地の情報から、鉄道各駅から出ているバスの時刻表、あるいは、パーク・アンド・ライドの状況などのご説明をさせていただいており、こちらを作成して発行しております。

また、同じ事業番号1の中に、小野市様の取組といたしまして市内公共交通総合時刻表の作成について、令和3年度は2万1,000部の発行を実施されております。

それから、1ページ目の下のほうに移っていただきまして、事業番号5、7、9でございます。こちらは駅、バス停の設備等の整備など、駅前の交通結節点としての強化について、令和3年度の実績といたしまして三木駅舎の供用開始、それから、駅前広場の整備の実施の動きを記載しております。

それから、事業番号6について、駅の美装化の検討でございます。令和3年度においては恵比須駅、市場駅において背壁の改修や柱の塗装を実施しております。

配布資料-1をお手元にご覧いただけたらと思いますけれども、配布資料-1は実際に施工した写真を掲載しております。配布資料-1の2ページ目ですけれども、恵

比須駅、市場駅は、従来から背壁についてコンクリートがむき出しになっていた形でしたが、こちらに化粧ボードを設置しました。周辺の柱のもかなりさびがひどくなっていましたが、塗り直しを実施しまして、駅の快適な環境の整備ということで施工いたしました。

資料－１に戻りますけれども、資料－１の１ページ目、下のほう、事業番号１０番になります。鉄道施設の更新・改良による安全で安定した輸送サービスの確保につきまして、いわゆる鉄道安全輸送設備の補助は、令和３年度も国、県、沿線市が協調して、神戸電鉄様へのご支援ということで実施をしております。

１ページめくっていただきまして、２ページ目をご覧くださいと思います。

基本方針の２についてご案内したいと思います。

事業番号の１４番、まちづくりの推進の中の特に企業誘致に関する取組について、令和３年度、神戸市様においては引き続き神戸複合産業団地における企業誘致の推進、それから、三木市においてはひょうご情報公園都市次期工区の整備ということで、産業団地整備に関する基本合意書を兵庫県と締結をさせていただいております。また、ひょうご小野産業団地における企業誘致の推進につきまして、小野市様で企業誘致の取組を継続されており、令和３年度においては第２期分譲申込みの受付を実施されまして、新たに４事業者の進出が決定したという動きがございました。

それから、事業番号２０番について、住宅地、企業用地から駅への新規バスルートの検討という項目でございますが、小野市様で鉄道駅とひょうご小野産業団地を結ぶコミュニティバスのルートの運行の検討も実施されました。

１ページめくっていただきまして、３ページ目をご覧くださいと思います。

事業番号２３につきまして、こちらは交通結節点におけるにぎわいの創出という項目で、神戸電鉄様におかれまして、神戸新開地・喜楽館と連携をされまして、利用促進のための企画乗車券を販売されております。令和２年度も実施されておりましたけれども、令和３年度は販売枚数を伸ばしており、販売実績としては１６３枚です。令和４年度も継続して販売されておりますので、併せて、ご案内させていただきました。

それから、一番下の事業番号２７番をご覧くださいと思います。粟生線サポーターズクラブの運営サポートでございます。令和２年度の実績は、新型コロナの関係でいろいろな活動が実施できておりませんでした。令和３年度は、例えば、鉄道模型の運転会とか、駅の清掃活動とか、そういったサポーターズクラブの取組も実施されております。

１ページめくっていただきまして、事業番号３３番、ハイキングイベントの開催でございます。神鉄ハイキングの実施につきまして、令和２年度はコロナ禍で非常に実施回数が少なかったですけれども、令和３年度は少しずつこちらのハイキングの実施もできておまして、実施回数５３回、参加者数５，５８３人といたるところでございます。

それから、その下の事業番号３４番で、七夕にちなんだ駅の装飾と列車の運行でございます。令和２年度、令和３年度、実施できておりませんでした。令和４年度は実施しておまして、その様子を配布資料－２にまとめております。参考までに本年

度の七夕列車の運行ということでご承知置きいただけましたら幸いに存じます。

なお、令和4年度のこの取組は、サンテレビ様でも放送で取り上げていただきまして、実際の利用者のお声として、かわいらしい願い事がたくさん書かれていて、電車に乗った人がほっとするといったような好意的なコメントを多数いただいておりますので、ご紹介をさせていただきました。

資料-1に戻りますけれども、最終ページになります。

事業番号36番、神鉄おもてなしきっぷの販売でございます。令和3年度、販売枚数を伸ばしております、3,698枚ということでございます。神戸市営地下鉄様と連携した取組に拡充した、あるいは、あいな里山公園様とも連携をしたといったところで、コロナ禍ではありますが、販売枚数を伸ばしていったところでございます。

以上、資料-1について、駆け足ではございますが説明を終わらせていただきまして、続いて、資料-2をご用意いただきたいと思っております。

資料-2、議事2号につきまして、令和3年度の協議会の歳入・歳出決算と監査報告でございます。

まず、歳入の決算額でご説明したいと思います。

負担金といたしまして、歳入ですけれども、938万398円、補助金といたしまして122万745円でございます。

繰越金、諸収入、それぞれ2円と37円で、合計が1,060万1,182円でございます。

それから、歳出に移ります。こちらの決算額でございますが、運営費16万5,276円。

事業費は2つに分かれております。利用促進事業が812万5,906円、計画策定事業が231万円で、合計いたしまして1,060万1,182円でございます。こちらの当初の予算規模は約1,800万円、決算額としては約1,000万円と、減額となった理由については既にご承知のとおりかと思っておりますが、今、策定しております新しい計画策定について、当初は令和3年度に策定を完了する予定でございましたが、これを令和4年度にかけて策定するというところで、スケジュールを変更した関係で、計画策定事業費が約600万円減少したといった影響を受けて、予算と決算額の差になっております。

続きまして、その次のページの会計監査報告書については、監査いただいております神戸市様からご報告いただけましたらと思っております。

〇〇〇委員

当協議会の監事を務めております神戸市の〇〇でございます。会計監査の報告をさせていただきます。

令和3年度の当協議会の歳入歳出決算につきまして、決算書と証拠書類とを照合した結果、いずれも適正に管理され、違算なきことを確認いたしましたので、ここに報告いたします。

以上でございます。

〇事務局

こちらからは、以上です。

○仲田会長

ありがとうございました。それでは、監査報告もいただきましたので、議事第1号、議事第2号について、まず、ご意見、また、ご質問等ありましたらマイクをお持ちいたしますので、挙手をお願いいたします。よろしいですか。

(「なし」の声あり)

○仲田会長

では、採決を取りたいと思います。

議事第1号、議事第2号について、ご承認いただけますでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○仲田会長

ありがとうございます。それでは、ご承認いただきましたので次に進ませていただきたいと思います。

続きまして、式次第の議事第3号並びに議事4号について、これも関連する内容でありますので、一括して事務局から説明をいたします。事務局、お願いいたします。

○事務局

引き続き、資料-3と資料-4をお手元にご用意いただきたいと思います。

まず、資料-3ですけれども、議事3号、令和4年度の協議会の取組方針(案)についてです。現在の神戸電鉄粟生線地域公共交通網形成計画の目標・理念及び基本方針に基づきまして、行政、交通事業者及び地域住民等の各関係者が主体となって、公共交通の維持・活性化に継続して取り組んでまいります。

また、次期計画に当たります神戸電鉄粟生線地域公共交通計画の内容についても協議会で協議をしまして、計画の策定ということで進めていきたいと考えております。

具体的な項目、下のほうに見出しを付けて記載しておりますのでご案内いたします。

1番、現計画に基づく主な取組につきまして、まず、基本方針1の取組でございますが、アの駅的美装化の実施ということで、協議会で継続的に取り組んでおります。本年度も駅的美装化を、引き続き、実施していきたいと考えております。

それから、イの鉄道安全輸送設備等整備事業費補助による支援でございます。こちらは、神戸電鉄様が実施されております鉄道施設や車両等の更新や改良につきまして、引き続き、国庫補助金を活用しながら県及び沿線市が協調して支援をしていくとともに、協議会としても国への要望活動の実施ということで支援をしていきたいと考えております。

それから、ウの三木駅ロータリーにおける鉄道のバスのアクセス性の向上につきまして、こちらは三木市の取組として、新規性のあるものということで記載をしております。鉄道とバスのアクセス性の向上につきまして、交通結節点としての駅の機能を強化するために、新しい三木駅のロータリーに進入する路線バスの便数拡充を検討するというごさいです。こちらは、ロータリーはまだできあがったばかりで、全てのバスの路線がロータリーに進入しているわけではありません。今のところ一部の

路線ですけれども、交通状況等をみながら、こちらの便数拡充を図ってまいりたいと考えております。

続きまして、基本方針2ですけれども、こちらはまちづくりに関連する取組でございます。アの鈴蘭台のまちづくりにつきまして、こちらは神戸市様の取組、令和2年10月末に事業完了した鈴蘭台駅前における再開発事業に引き続きまして、土地区画整理事業等によりまして鈴蘭台幹線北区間の整備を進めていくというところでございます。

それから、イの新たな住宅地や企業団地の整備に向けたまちづくりの推進につきまして、三木市と兵庫県企業庁の共同事業でございます「ひょうご情報公園都市次期工区」に関するアクセス道路の予備設計ですとか、大和ハウス工業様と包括連携協定を締結して取り組んでおります「青山7丁目団地再耕プロジェクト」の団地の造成工事、それから、施設整備のための基本構想の策定といったところを進めてまいります。

裏面をご覧いただきたいと思っております。ウの小野市における「らん♡らんタクシー事業」の開始ということで、こちらにも新規性のある事業ということで記載しております。運転免許証を持たない高齢者等の交通弱者がタクシーを利用した際に運賃の約半額を助成するというので、鉄道を含む基幹交通への接続の強化や乗継利便性を向上させることによりまして公共交通の利用促進を図る「らん♡らんタクシー事業」を開始するというところでございます。

それから、基本方針3でございますが、アの粟生線全線開業70周年記念事業の実施ということでございます。本年度は粟生線全線開業70周年という年に当たります。粟生線の周知PR、それから、利用促進のために、本協議会、それから、神戸電鉄様において記念事業の実施を検討いたします。こちらは、現在もコロナ禍でございますので、イベント等の実施に当たりましては、コロナの感染拡大の状況を十分に考慮することとしたいと考えております。

それから、イのモビリティ・マネジメントの推進でございます。引き続き、粟生線の利用喚起について、地域住民や地元企業等に対するモビリティ・マネジメントの推進に取り組めます。

それから、その下のほう、2の新計画の策定でございます。

神戸電鉄粟生線地域公共交通計画素案検討部会で協議しました素案について、本協議会で協議した上で10月頃にパブリックコメントを実施、12月頃に計画の策定をするというスケジュールを組んでおります。

本日、7月8日が本年度第1回目ということで、第2回目は8月下旬を想定しております。計画素案の協議、その後、パブリックコメントを実施して、12月には計画最終案の協議を実施したいと予定しております。

資料-4をお手元にご用意いただきたいと思っております。

こちらが令和4年度の協議会の歳入・歳出予算(案)ということでございまして、令和4年度の金額をお伝えします。

まず、歳入ですけれども、1の負担金、令和4年度で1,430万円、それから、補助金について、これは計画策定に対する国庫補助金でございますが、交付決定額と

して84万7,950円、それから、繰越金と諸収入がそれぞれ1,000円ずつ、これは科目存置で数字を置いているということでございます。

それから、その下の歳出でございますが、運営費として20万円、それから、2の事業費といたしまして、利用促進事業費が920万円、計画策定事業費が574万7,950円、それから、3の返還金と4の予備費ということでそれぞれ1,000円ずつ、こちらも科目存置でございます。

なお、歳出の運営費ですけれども、例年40万円を置いているところです。協議会の開催経費について、本年度は協議会開催のたびに計画策定について協議をするという予定でございますので、その運営費については計画策定事業費に組み込んでいる関係で、減額をしております。

以上、資料-3、資料-4の説明といたします。

○仲田会長

ありがとうございました。質問が出る前に、さきほどの資料-4の歳入、補助金の令和3年度、令和4年度の減額理由について説明をお願いします。

○事務局

令和3年度の補助金は387万2,000円でございますけれども、こちらは、もともと令和3年度中に計画を策定する予定でございますして、令和3年度、もともと計画策定に約800万円、それに対して国の補助金として387万2,000円という予算でございます。

本年度は、令和3年度と令和4年度に計画策定事業費を分割した関係で、計画策定の事業費としては約570万円、これに対して、補助金が84万7,950円になりました。補助率としては令和3年度よりも下がっているというところでございます。

国へのヒアリングによりますと、非常に計画策定に応募される市町が増えているということで、予算の関係上、補助金の配分が本年度は84万7,950円となったということでございます。

○仲田会長

ありがとうございました。

補助金は、国に対する計画策定の応募が多かったのも、案分していくと額が減ったということですが、計画策定について大きな問題はないという理解でよろしいでしょうか。

○事務局

それは問題ないということです。

○仲田会長

分かりました。ありがとうございました。

それでは、さきほど事務局から説明ありました議事第3号、第4号についてご意見、また、ご質問があれば挙手にてお願いいたします。お気軽におっしゃっていただければ幸いですし、後で思い付いたということであれば、後でご質問いただいても構いませんし、よろしいですか。

では、○○先生。

〇〇〇委員

パーク・アンド・ライドの台数がなかなかうまく伸びていないですけれども、何かてこ入れとか、また、利用者のかたがたから何か要望みたいなものが、もしあれば、教えていただきたいと思います。

〇事務局

ご質問ありがとうございます。今ご指摘いただきましたが、パーク・アンド・ライドの利用者数あるいは利用率が減少傾向となっております。コロナ禍で栗生線の利用者数も減少しているといった影響もありますけれども、これまでも年々減少傾向といったところで、更なる利用促進を図っていく必要があると考えております。

利用者からは、例えば、利用料金が高いのではないかとといった料金に関するご意見をいただくことがあります。車で駅に近づいて鉄道に乗り換えていくときに、神戸電鉄を利用する場合は安価な取組ができないのかといったご意見をいただくことがあります。

協議会としては、例えば、栗生線&バス乗継ガイドにパーク・アンド・ライドの地図や写真を載せるなど、周知PRに力を入れておりますけれども、今後、今も新しい計画を作っておりますが、パーク・アンド・ライドの利用促進ということで、より効果的な、利用者のご意見に応えられるような利用促進策が必要ではないかと考えております。

〇仲田会長

よろしいでしょうか。

ほかにご質問、ご意見等ございましたら挙手にてお願いいたします。

(「なし」の声あり)

〇仲田会長

ないようですので、それでは採決に移らせていただきます。

議事第3号、第4号にご承認いただけますでしょうか。よろしいでしょうか。

(「異議なし」の声あり)

〇仲田会長

ありがとうございます。

では、第3号、第4号議案につきましては、承認をいただきました。

続きまして、第5号議案に移る前に、途中ではありますが、協議会会員であります三木商工会議所副会頭の〇〇さんがお見えになりましたので、ご紹介のみさせていただきます。

〇〇〇委員

失礼いたします。三木商工会議所の〇〇でございます。遅参して申し訳ございませんでした。

第1回目の参加ということで、まだ分からないことがたくさんありますが、少しずつ勉強させていただきたいと思っております。どうぞよろしくお願いいたします。

〇仲田会長

ありがとうございます。

それでは、議事第5号について事務局から説明をお願いいたします。

○事務局

引き続きまして、お手元にお配りしておりますが、資料－5の計画（素案）本編をご準備いただきたいと思います。

議事5号について、現在、計画策定を進めております神戸電鉄粟生線地域公共交通計画（素案）の本日は骨子ということで、ご審議を賜りたいと考えています。

ご承知のとおり、本協議会の下部組織といたしまして計画素案検討部会を設置しており、部会長といたしましては〇〇先生にご就任いただき、委員としては神戸市、三木市、小野市、それから兵庫県様、神戸電鉄様、神姫バス様にご参画いただいております。それから、オブザーバーといたしまして近畿運輸局交通企画課様にご参画いただいております。今年に入り2月、3月、5月、計3回にわたりまして、今のところ素案の検討部会を開催して協議をしてまいりました。その中で、現状の整理や課題、新しい計画の理念や基本方針についてこれまで協議を進めております。

今日のところは、現時点の協議結果をご説明させていただきまして、新しい計画の大きな骨子についてご審議賜りたいというところがございます。

それでは、説明に入りますが、計画（素案）の本編、お手元に取りいただくとお分かりのとおり、約100ページの非常に大部な作りとなっております。本日は、時間の関係上、資料－5に抜粋版を作って、ご用意をしておりますので、資料5を使ってご説明させていただきたいと考えております。適宜、本編を参照するページ数を書いておりますので、ご覧いただけたらと思います。

前置きが長くなりましたが、計画（素案）の構成について、資料－5の1ページ目の上のほう、第1章から第7章の計画目標・理念及び基本方針までを主に今回の協議会で協議したいと考えております。

それから、第8章の主な施策及び事業について、本日の協議会でも一部は資料の中に入り込んでおりますけれども、詳細な取組内容については次回の協議会で、また、第9章の達成状況の評価及び推進体制も次回の協議会で協議をしたいというスケジュールで考えております。

計画の説明に入ります。

まず、お手元の資料－5の1ページ目の下のほうになります。第1章のはじめにというところがございます。こちらの章には、計画策定の目的や計画の対象期間を記載しております。計画の目的といたしまして、（1）の第2段落目になりますけれども、令和2年11月に施行された地域公共交通活性化・再生法の改正を受けまして、粟生線沿線地域においても神戸電鉄粟生線を維持するとともに、粟生線、路線バス、コミュニティバス等の地域資源を総動員しまして、公共交通を中心としたまちづくりを推進していくということで、そのマスタープランという位置付けの新しい計画を策定するという目的でございます。

計画の対象期間、（2）ですけれども、本年12月に計画策定を予定しております。そこから令和9年度までということで、約5年間という期間としております。

1ページめくっていただきまして、資料－5の2ページ目に移ります。

第2章の地域の交通の現状等でございます。ここからは少しずつポイントをコンパクトに、簡潔にピックアップしながらご案内したいと思います。

(1)の粟生線沿線地域の現状整理からみた問題点について、問題点を全部で14項目に分けて計画でまとめております。

例えば、2ページ目の上のほうですけれども、①人口減少や少子高齢化の進行、あるいは、②の公共交通利用者数の減少について、少子高齢化に伴う人口減少、引き続き、その傾向が続くと予測されております。その中で、公共交通の利用者数につきましても減少傾向にあるということで、お手元の今ご覧いただいている項目の右下のほうに粟生線の実利用者数の推移と沿線市区の人口の推移、紫色の線が人口推移の減少率ですが、粟生線の実利用者数の推移はそれよりも減少幅が大きいということでございまして、人口の減少幅よりも粟生線の利用者数の減少率が多くなっているといった傾向がみてとれたということでございます。

それから、その右側の3ページをご覧いただきまして、④自動車分担率の増加、あるいは、⑤就業人口の減少について記載をしております。就業人口の減少について、通勤目的で公共交通を使う交通量も減少傾向であります。令和2年度は推計値になりますが、ご覧のとおり平成2年から比べると右肩下がりになっています。そういった傾向の中で、車を使われるかたが増えているといった状況が確認できました。そういったところを一つの問題点、課題と捉えております。

それから、1ページめくっていただきまして、4ページ目をご覧いただきたいと思っております。⑥就学人口の減少ということでございます。少子高齢化ということで、通学目的の交通手段別の交通量も減少傾向がみられます。その中で、通学目的でいいますと、公共交通を使っているといわれる割合が約3割程度ということで、この3割は以前から大きく変わっていないといった傾向が確認できました。

それから、その右側のページで、⑧駅周辺の市街化調整区域の残存でございます。地図を載せていまして、市街化区域と市街化調整区域を表した地図でございますけれども、駅近隣には市街化調整区域が多数残っておりまして、こういった地域においては開発行為が原則許可されていないということでございます。駅を中心としたまちづくりや駅前再開発を進める際に、こういった調整区域がハードルになる可能性があるのではないかといたるところでございまして。

1ページめくっていただきまして、6ページ目をご覧いただきたいと思っております。こちらが、⑨駅から離れた観光施設のアクセス性と観光需要でございます。いろいろな施設の立地状況を確認しますと、文化施設や観光施設が駅から少し離れたエリアに位置している傾向がみられました。そういったところへのアクセスの確保が一つの問題点ではないだろうかと考えております。

それから、その右側のページの⑩少子高齢化に伴う駅周辺の人口減少でございまして、少子高齢化の波として、駅周辺でも人口減少という形になって現れております。駅周辺でのにぎわいづくりが課題になってくるのではないかと考えております。

それから、1ページめくっていただきまして、8ページ目、⑪パーク&ライド駐車場利用台数の低下でございます。こちらは、さきほど質疑でも上がりましたが、パー

ク・アンド・ライドの利用者数が減少してきている。あるいは、神戸電鉄を使われるかたの割合、パーク・アンド・ライド利用率とっておりますが、そちらが減少しているといったところでございます。

それから、その右側の9ページ目をご覧くださいと思います。⑭栗生線の利用者数の減少と安全で安定した輸送サービスの確保でございます。これまでの協議会でもご報告させていただいているとおり、栗生線の実利用者数の減少傾向という中で、コロナ禍での影響、それから、近年、台風や豪雨といった自然災害などが多発しております。そういった影響もありまして、引き続き、厳しい状況が続いているといった整理をしております。

以上が現状整理の14項目でございます。

1ページめくっていただきまして、10ページ目をご覧くださいと思います。こちらは、第3章ですけれども、関連計画の整理について、栗生線の沿線市の関連計画をまとめた章になっております。

それから、その下の第4章、地域のニーズ把握について、今回は各市の関連計画で既にニーズ整理をされておりますので、そういったところをあらためてまとめ直した、あるいは、この協議会で協議会委員に対するアンケートを令和2年度に実施しておりますので、そちらの結果も整理をしたところでございます。

それから、その右側の11ページでございますが、第5章になります。現在の計画における取組効果の検証について、基本方針別に取組効果の検証を整理しまして、数値目標の達成状況についても記載をしております。数値目標の達成状況につきましては、まだ一部集計途中のものもありますけれども、それぞれ6つの目標に対する実績値を記載しております。

1ページめくっていただきまして、12ページ目になります。こちらは、第6章の地域の交通の課題の整理でございます。さきほど現状の整理で14個の問題点を挙げましたけれども、それを地域の交通の課題として整理したところでございます。

ご覧の12ページ目の右側の表ですけれども、地域の交通の課題について、例えば、人口動態でしたら、生産年齢人口の減少による通勤通学需要の減少への対応が必要だといったところでありまして、まちづくりでしたら、駅周辺のにぎわいづくりや活性のための対応が必要といったように、こういった取組の方向性がどうかについて大きくまとめております。

それから、その右側の13ページ目に入ります。ここからが新しい計画の目標・理念、あるいは、基本方針といったところで、大きな新しい計画の骨格になる部分でございます。

第7章の目標・理念でございますが、こちらは「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”～」ということとまとめております。「住む人」ということで地域住民、また、「訪れる人」ということで観光利用といったところを捉えまして、快適に利用できることを考えております。それから、まちづくりとの連携、持続可能な、持続可能性といったところで言葉を盛り込んでいます。

また、「みんなで考え」は、地域住民、行政、交通事業者、多様な関係者が主体的に考えてということで、「あしたへつなぐ」は、次世代に継承するといった現計画の理念も盛り込んでいます。

「未来へのチャレンジ」について、厳しい環境が続いておりますが、それに向けてさまざまな取組を進めていきたいといった思いで記載をしております。

その下のほう、基本方針でございますが、方針1、2、3と大きく3つの柱立て、こちらは現計画を踏襲した形になっております。1つ目が鉄道を軸としたサービスの安定的な維持・確保、2つ目がまちづくりとの連携、それから、3つ目が市民・行政・事業者等の連携による地域公共交通の活性化でございます。

1ページめくっていただきまして、14ページと15ページ、15ページはA3で開いていただくかっこうのものです。14ページが新しい計画の基本方針、それから、主な施策について記載をしております。

基本方針①でいいますと、①の鉄道施設の更新・改良、それから、②の交通結節点としての快適な駅環境の整備・強化ということで、例えば、駅、駅前空間のアクセシビリティ、快適性の向上でありますとか、パーク・アンド・ライド駐車場の利用促進、それから、③の適正な運行ダイヤ・運行形態の検討です。基本方針②でいいますと、①がまちづくりの推進、それから、②が観光との連携、③がバス、タクシーその他地域交通などアクセス交通の確保・維持ということで、こちらは、現計画ではどちらかというバスとの連携が大きく出ておりましたけれども、この計画ではバスだけでなくタクシー、それから、それ以外の交通、移動手段を総動員して取り組んでいくといった考えでこういった表現にしております。

基本方針③については、①で自発的な公共交通への利用転換、それから、②で粟生線に親しみ、愛着を抱く取組の推進ということでまとめております。

今ご案内したところは少し大きくなりになりますので、その右側の15ページ目で具体的な取組事例を記載しております。そちらで少しイメージを持っていただけたらと思います。

基本方針1、2、3と分けて書いてあります。特に黄色の網掛け部分が従来の計画にはなかった取組でございますが、上からいきますと、駅、駅前空間及びアクセス環境の快適性向上について、例えば、ふるさと納税を活用した駅的美装化、あるいは、徒歩や自転車による駅へのアクセス環境の整備、それから、協議会へのアンケートでも多数ご意見いただきましたサイクリングとの連携を推進していく必要があるということでございます。

基本方針2ですけれども、駅から住宅地へのアクセス交通の確保・維持、それから、ICT技術活用の充実です。

それから、基本方針3について、黄色の網掛けの部分、特に新規性のあるということでございますが、子育て世代や若者世代に向けた情報発信の強化について、紙ベースでの広報周知だけではなく、例えば、SNSを活用した取組も重要になってくると考えております。それから、その下、将来も公共交通を使ってもらえるための高校生へのモビリティ・マネジメントの実施について、これまでも各高校でいろいろな取組が

ありましたが、高校生へのモビリティ・マネジメントをこれからも推進していく必要があるといったところで、黄色の網掛けで表現をしております。

ひとまず、時間が長くなりましたが、資料－５の説明とさせていただきます。

○仲田会長

ありがとうございました。資料－５の説明がございました。

さきほどの議事５号について、ご意見、また、ご質問のあるかたは挙手にてお願いいたします。よろしいですか。

(「なし」の声あり)

○仲田会長

ないようでありましたら、議事５号についてもご承認をいただければと思います。ご承認いただけますでしょうか。よろしいですか。

(「異議なし」の声あり)

○仲田会長

では、議事５号について承認いただいたものとさせていただきます。

なお、さきほど、資料－５の１ページ目で説明させていただきましたように、今日、この協議会で骨子について説明させていただきましたとして、８月下旬に計画素案ということで、また、協議をさせていただき、パブリックコメントを経て、１２月の第３回でこの計画（案）を決定するという方向になるかと思えます。

今日の資料をご覧くださいまして、また、次回の８月末の協議会でもけっこうです。何かご意見等がありましたら、いただければと思いますので、よろしくお願いをいたします。

それでは、報告事項に入ります。

報告事項の粟生線の利用状況について、神戸電鉄様、〇〇専務からご報告をいただければと思います。よろしくお願ひします。

〇〇〇委員

神戸電鉄の〇〇でございます。座ったままご報告させていただきます。

資料－６、粟生線のご利用状況についてご覧いただけたらと思ひます。

粟生線のご利用状況について、まず、実利用者数についての推移を資料－６は表しております。

２０１９年度におきましては７８４万１，６１６人で、前年比マイナス１．３％という状況でございました。その左を見ていただきますと、だいたい２％前後ぐらいの減少率で推移しておりましたが、２０２０年度はコロナの影響より利用者数が５９５万９，２３１人ということで、一気に約１８８万人、マイナス２４％の減少となりました。

２０２１年度は、グラフでも示しておりますように、若干コロナの回復があったものの、わずか３１万人プラスの５．３％という状況でとどまっております。

併せまして、資料－６の最後に資料－６の別紙がございます。

これにつきましては粟生線実利用者数の推移を記載いたしておりますが、その下に第１回緊急事態宣言、それから、第２回、第３回という形で緊急事態宣言と、まん延

防止等、いろいろな形での発令されたものを記載させていただいております。

ご覧いただきましたように、2021年度におきましては2度の緊急事態宣言、4度のまん延防止等重点措置が年間約212日にわたり発令した状態であって、そういう意味では外出制限等が行われたことで利用者数が鈍かったという状況でございます。

資料を戻っていただきまして、資料－6の下のほうに記載させていただいておりますが、国土交通省の「令和4年版交通政策白書」の中でも、交通関係業界等において、利用者数が大幅に減少し、経営に極めて大きな影響が出ている状況である。新たな生活様式の定着により、コロナ禍収束後もテレワークを行いたいと考えている人も増加しており、人流はコロナ前に戻らない可能性が示唆されているとあります。

このような状況におきまして、現在、検討していただいております次期公共交通計画につきましては、より一歩踏み込んだ形で新しい施策等を織り込んでいただけたらと思っております。

続きまして、資料－6の2ページ目をご覧ください。

2021年度の月別の実利用者数の推移でございます。表の最下段、左下に記載していますように、対2020年度の増減率はプラスの31万人、プラスの5.3%、ただし、その下段、2019年度と比べますと、マイナスの157万人、マイナスの20%という現象になっております。

月別で見ますと、上のほうに目を転じていただいたらと思います。初の緊急事態宣言が発令されたことによりまして、2021年度はその反動増ということで、4月、5月それぞれプラスの58.5%、56.4%、ただし、その下段に書いてございますように、2019年度と比べると、マイナス22.2%、マイナス33.8%という状況でございます。

また、第4回の緊急事態宣言が解除された10月以降、表の下のほうです。そちらにつきまして、10月以降、11月ではプラス3.3%、12月はプラス5.0%という形で回復度合いが強くなってきましたが、2022年度につきましては1月の後半から2月、3月にかけてオミクロン株の感染急拡大により、再び回復度合いが弱くなり、3月はマイナス2.9%という状況になっております。

続きまして、資料－6の3ページ目をご覧ください。資料を1枚おめくりください。

これにつきましては、上段の表につきまして、各利用区間のご利用者数を記載いたしております。縦軸が乗車駅、粟生線、有馬線、三田線、公園都市線、他社局から粟生線にということで、縦軸の粟生線と横軸の降車駅の粟生線の対比でいきますと、粟生線から粟生線は153万2,749名のかたになります。また、有馬線へのご利用者数につきましては88万14名という数字でございます。粟生線に乗られて、降車駅が有馬線、三田線、公園都市線、他社局をみますと、386万6,343人という数値となっております。

また、次に、縦軸の乗車駅、有馬線から粟生線に移られたかたにつきましては92万8,787人という数字でございます。同様に、三田線におきましては6万6,869人という数字でございます。

それで、実際に上記を基にして実利用者数を計算するのですけれども、粟生線から

乗車された386万6,343人と粟生線で降車された394万130人を足したもののについて、粟生線から粟生線へは2回足すこととなりますので、記載の計算どおり、トータルからその分を引きますと、627万3,724人が実利用者数という数字になっております。

下のほうは粟生線各駅の乗降の状況でございます。

各市別のトータルを色で記載いたしていますが、乗降割合、一番右の表を見ていただきますと、神戸市につきましては46.9%、三木市につきましては35.9%、小野市については17.2%という乗降割合になっています。

2020年度におきましては、神戸市が47.6%、三木市が36.1%、小野市が16%のほぼ割合で、大きく変化はいたしておりません。

続きまして、資料4ページをご覧ください。

これにつきましては、2020年度と比較した増減となります。表の下段をご覧くださいと、上から4段目、木津駅につきましてはプラス9.8%となっています。これにつきましては、コロナの回復もあり、また、木津駅につきましては工業団地の企業誘致が進んでいるということで、プラス9.8%という高い数字となっております。

また、下のほうをご覧くださいと、榎山駅がプラス7.5%、これにつきましてはコロナの回復と、また、榎山につきましては外国人のかたもおられることで、詳しくは分からない部分がございますが、そういう影響が出てプラス7.5%になっているのではないかと推測をいたしております。

あと、小野駅では増減率が13.4%となっています。これにつきましては、2020年度は4月、5月と緊急事態宣言で学校が全て休校でありましたが、それ以降、学校が休校になっていないということで、大幅に2021年度は増えております。

同様に、葉多駅につきましても、小野高校の高校生の通学が戻ったということで、葉多駅は高校生の乗車割合が大きいので、数字が大きく出ております。

続きまして、資料-6の5ページ目をご覧ください。

これにつきましては、2022年度の4月から5月の累計値となっております。下段の数字で乗降割合をみますと、神戸市域の割合が下がり、三木市の割合が若干増えています。さきほど報告しましたように、2021年度は神戸市が46.9%で、2022年度の4月、5月は45.8%で、約1.1ポイント、神戸市の割合が減っております。

逆に、三木市につきましては、2021年度の年間が35.9%、4月、5月が36.9%で、約1ポイント上がっております。これにつきましては、2022年3月に三木駅舎が新しくなったことで増えていると推測をいたしております。

もう1ページめくっていただきますと、今度は資料-6の6ページであります。

これにつきまして、下の段の木津駅をご覧くださいと、木津駅につきましては、ほかの増減が10%を超えているところを5.9%でございます。これにつきましては、昨年度、いわゆるコロナの関係で大幅に木津駅が増えた分の反動減という状況で、伸び率が少し低くなっております。

下にみていただきますと、三木駅が20.6%、さきほど少し説明させていただきましたが、三木駅舎が新しくなったことによるものと考えております。

樫山につきましてはマイナス2.0%となっております。樫山駅は外国人労働者の利用者の割合が高い状況でございますので、外国人のかたがなかなか入国できていないことが一つの要因ではないかと推測をいたしております。

最後に、あらためまして、資料-6の別紙、さきほど冒頭にご覧いただいたグラフでございます。

これにつきましては、月ごとの粟生線の利用者数を表しております。全体的にみていただきますと、2020年3月からコロナの影響でお客様が減って、このときは緊急事態宣言が出て高校が休校であったという状況であります。

2020年9月から10月につきましては少し伸びておりますが、これは「Go To キャンペーン」の効果があり、少し回復してきたという状況でございます。

その後、年末年始を経過いたしまして、ここに書いてございますように、緊急事態宣言、まん延防止等を出しながら、緩和されると増える、規制を入れるとまた減るといった状況が繰り返されております。

2022年3月以降もご利用者数につきまして徐々に回復傾向であるのですが、まだまだコロナ前と比べますとなかなか戻ってきていないところでございます。記載のとおり、2月ぐらいから少し右肩上がりにグラフが伸びてきておりますが、58万7,956名という形でもって、やはり元に戻っていない状況でございます。

新聞紙上でもテレビ等でもありますけれども、7月に予定されている旅行支援策である県民割が全国拡大ということにつきましても、延期するような状況で調整に入られているということを知っております。まだまだコロナの影響で感染者数も増えていて、厳しい状況が続くのではないかと考えております。

私からの報告は以上でございます。

○仲田会長

ありがとうございました。

さきほど神戸電鉄様からご報告ありましたけれども、何かご意見、また、質問等ありましたら、何か聞いてみたいとかありましたら、どうぞよろしくお願ひいたします。よろしいですか。

では、私の独断と偏見でご意見をお聞きしたいと思っております。突然で申し訳ありませんが、当たったかたはご協力いただければと思っております。

学校の先輩ということで、三木東高校の〇〇教頭先生、何かご意見等ありましたら、突然すみません。

〇〇〇委員代理

失礼します。うちの生徒は、約7割が神鉄さんにお世話になって通学しております。本校としてもなんとかうちを希望してくれる生徒を増やしたいと思っております。それが増えてくれると、当然、神鉄さんを利用する。なんとか生徒に来てもらいたいと考えております。この後、昼から中学校へまた説明に行くのですけれども、三木東高校に来てもらえるようにということで、その取組が神鉄さんの活性化につながる、そ

れがまた三木市の活性化につながるということをあらためて感じさせていただきました。学校サイドの人間として、今後、また、どのように頑張らせてもらったらいいかをご教示いただければと、漠とした質問になって申し訳ないですけれども、思います。

○仲田会長

ありがとうございます。

今、三木東高の教頭先生から逆にご質問がありましたけれども、皆さんいかがですか。何かご意見等ありますか。

○○先生、お願いします。

○○○委員

一緒に考えていきましょうということが答えになってしまうのですが、さきほどの黄色のところでも、高校生のモビリティ・マネジメントという言葉が突然出てきています。これまでも協議会に入っていて議論してきたように、栗生線沿線を元気にするために、栗生線自体も元気にするために、いろいろとご協力いただいて、いろいろな活動をされているのは事実ですけれども、それをもう少し広げていただきたいと。例えば、地域を元気にしようと思うと、公共交通が元気でないといけない、そこから、単に通学するときだけではなくて、せっかく通学定期を持っているから、それをうまく使いながら地域も元気になるようなことができないかという議論が一緒にできればいいと考えております。

ただ、これは高校だけでできる話ではなくて、また、神鉄さんと2者だけでできる話ではなくて、神姫バスさんも絡みますし、地域の商工団体とも絡みますし、行政の支援もいただかないとなかなかできないと思うので、その具体の話をもっとこの場で議論、ないしは、もう少し小さなグループで議論する場を今後設けていきたいと思えます。そのときはぜひよろしくお願ひしたいと思えます。

○仲田会長

ありがとうございます。

せっかく1人出ましたので、質問等ありませんか。よろしいですか。

目が合いましたので、○○所長、お願いします。

○○○委員

すみません。計画のことについて一言だけ私の意見を言わせてもらおうと思うのですが、概要の説明をいただいて、最後に施策的な取組や理念が書かれています。これが、これまでと同じような言葉しか書いていないと思って、読ませていただきました。

これまでの取組に対する評価をどうされているのか、これまでやってきたものをこう評価して、こうつないでいるというような、そのつながりがよく分からないなど。

本編をみても、「効果があるので引き続きやります」と、効果があるのだったらもっと人が乗っているだろうと僕は思うのですが、「これまでやってきていることは正しくて、これを評価しました、だから、これも引き続きやります」という形で作られているように思うので、もっと今までやってきた施策について「それはよくなかったら増えていない」という、素直に、できた、できなかったかを評価

したらどうなのかなと。その評価を踏まえて「今度、こういうことをします」という新しい視点を入れたらよいのではと感じました。

それと、時刻表もそうですけれども、バス乗継ガイドという冊子にしているものがあります。10年前は私もバス通勤をしていたので、たしかにバスの時刻表を持っていたのですが、最近はアプリでしかやらないので、冊子を発行してもどうなのかなという気持ちがあります。それならば、もっとアプリを充実させるとか、こんなことをやるということも、もっと前面に押し出してやってもいいのではないかという気がしました。

以上です。

○仲田会長

貴重な意見ありがとうございます。

事務局、何かコメントありましたらお願いします。

○事務局

非常に貴重なご意見をありがとうございます。

効果検証について、まだまだ踏み込み方が不十分ではないかというところについて、今回は素案としてお示ししておりますが、あくまで現時点の状況でございますので、いただいた意見を踏まえて、その辺りの踏み込み方を再度検討したいと思います。

それから、情報発信の在り方もご意見いただきました。さきほど説明する中でも、例えば、SNSを活用したという話も出ましたが、既存のやり方ではなくて、今の時代に合った情報発信のやり方が重要と認識しておりますので、いただいたご意見を参考に、また、施策の組立てに取り組んでいきたいと思っております。

○仲田会長

ありがとうございます。

〇〇所長の件も同じですが、行政とは難しいところで、デジタル化を進めていくと、高齢者はできないのに乗継ガイドを発行してくれないのかという声もあり、行政としては、SDGsの観点でもないですけれども、全ての市民を対象にしておりますので、そういう部分があるということもご理解いただいた上で、我々はデジタル化をきっちり進めてまいりたいと思っております。よろしく願いいたします。

まだ少しよろしければ、時間がありますけれども、いいですか。もしここで言いにくければ、また、事務局、それぞれ三木市だけではなく、小野市、神戸市にもありますので、ぜひ忌憚のない意見、あそこではしゃべりにくかったけどという意見もありましたら、お寄せいただきたいと思います。

なければ、事務局にマイクを返します。

○事務局

仲田会長におかれましては、会議を進行くださり、誠にありがとうございました。

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等につきまして何とぞご協力を賜りますよう、よろしく願いいたします。

なお、次回の協議会の開催につきましては、さきほどもお話がありましたように8月下旬を予定しておりますので、何かとご多用のところ恐縮ではございますが、その

際にはご参集を賜りますようお願い申し上げます。

それでは、これもちまして第46回神戸電鉄粟生線活性化協議会を閉会いたします。

本日は誠にありがとうございました。