

様式第 3 号

会 議 録

会 議 名 (付属機関等名)		令和 7 年度 第 2 回 川西市地域公共交通会議		
事務局 (担当課)		土木部交通政策課		
開 催 日 時		令和 7 年 10 月 8 日 (水) 14 : 00～16:00		
開 催 場 所		川西市役所 7 階大会議室		
出席者	委 員	日野 泰雄、紀伊 雅敦 (WEB 参加)、岸本 佳之、阿瀬 弘治 東山 仁、野津 俊明、新屋敷 昭一、松下 誠吾、杉本 勝広 作田 哲也、武田 容美、中村 洋一 (代理出席)、 高田 隆史 (代理出席)、阪上 哲生、五島 孝裕		
	そ の 他 (オブザーバー)	河南 達也 (代理出席)		
	事 務 局	【土木部】 中澤副部長、大村課長、金森課長補佐、續木主任、出村、岡崎		
傍聴の可否		可	傍 聴 者 数	9 名 (内 Web4 名)
傍聴不可・一部不可の 場合は、その理由				
会 議 次 第		1. 開会 2. 議事 (1) 川西市公共交通計画の令和 6 年度実績の評価について【協議】 (2) 川西市公共交通計画の令和 7 年度進捗状況について【報告】 (3) 地域の移動課題対策支援事業 (北陵地域) 支援地区の決定について【協議】 (4) 地域の移動課題対策支援事業 (牧の台地域) ①部会の進捗状況報告 【報告】 ②令和 8 年 4 月以降の評価指標の変更について 【協議】 3. その他 4. 閉会		
会 議 結 果		別紙審議経過のとおり		

審議経過

発言者	発言内容等
事務局	<p><u>1. 開会</u></p> <p>時間となったので「令和7年度第2回川西市地域公共交通会議」を開催する。</p> <p>まず、本会議の開催方法・開催要件等について、説明する。本会議は「川西市参画と協働のまちづくり推進条例」第10条第3項の規定に基づき公開とする。また、本日は「川西市地域公共交通会議規則」第6条の規定に基づきWeb会議システムを活用して開催するとともに、「川西市地域公共交通会議の会議公開に係る傍聴要領」第2条第2項の規定に基づきZoomにてオンライン配信している。なお、オンライン配信にて視聴されている傍聴者の方については、Zoomの画面共有機能にて、会議資料を表示しながら行うが、市のホームページにもデータを掲載しているのでダウンロードして見ていただくことも可能である。</p> <p>また、会議録作成のため、会議の録音を行い、会議録作成後は消去する。なお、会議録については、発言内容を事務局でまとめ、各委員の発言については名前を伏せることとする。また、会議録の承認については、会長の承認により行うこととする。</p> <p>それでは、Web会議システムの方法による参加及び通信確認を行う。本日は、紀伊副会長がWeb会議システムによる出席となる。</p> <p>本日の出席委員数は、委員総数17名に対して、15名が出席している。川西市地域公共交通会議規則第5条第2項の規定により、会議開催要件の半数以上の出席をいただいているので、本日の会議は成立していることをここで報告する。</p> <p>続いて、日野会長より開会のあいさつをお願いしたい。</p>
会長	<p>先週末、東京都で都営バス・市営バスが運転士不足で大幅減便というニュースが流れており、東京でも駄目かと非常にショックを受けた。</p> <p>しかし、すぐには無理でもバス事業の採算が向上すれば運転士の待遇が改善されて、運転士になろうとする人が増えてくる可能性がある。結局は乗ってもらうしかない。特に今バスを利用されている市民の皆様には、できるだけ維持できるように乗る回数を増やしてもらいたい。また、現在は車での移動がメインであり10年後20年後に高齢者になる方々には、自分たちが高齢者になったときにバスがなくなっているかもしれないという危機感を持ってもらい、協力してもらう以外にないのではないかと考えている。</p> <p>事業者や行政は利用環境をいかに改善するか、また、移動手段を選択するときにバスを選択してもらえ環境を整備することが求められている。何年も続いている課題だが、これがどうすれば実現できるかに尽きる。実現できるようにするためには、少しでも効果があるような事業や施策を実施することが必要である。</p> <p>本日の協議内容にもあるが、しっかりと計画を立て、実行することが重要である。委員各位からも色々な立場から意見やアドバイスをいただききたい。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>それでは、以後の議事進行については、日野会長にお願いする。</p>
	<p><u>2. 議事</u></p>
会長	<p>(1) 川西市公共交通計画の令和6年度実績の評価について まず事務局より説明いただく。</p>
事務局	<p>それでは、資料1-1、1-2を用意していただきたい。</p> <p>令和6年3月に策定した『川西市公共交通計画』について、令和6年度の評価結果を事務局より報告させていただく。今後、国への報告や市HPで公開するにあたりその内容について協議いただきたい。</p> <p>まずは資料の構成について、簡単に説明させていただく。</p> <p>資料1-1については、計画に記載している目標数値の達成状況を令和6年度末時点で評価する様式となっており、基本方針毎に、目標、目標を達成するための取組、調査方法、達成状況と分析・評価・次年度に向けた課題や取組を記載している。横棒で示している項目については、調査方法の都合上、現時点では数値が把握できないため、今回は評価せずに数値判明後に評価することとする。</p> <p>資料1-2については、目標を達成するために取り組む施策の進捗状況を示す様式となっている。令和6年度中に実施した施策は○、検討したが実施に至らなかった施策は△で表している。</p> <p>時間の都合上、一部抜粋して説明する。</p> <p>資料1-1の1ページ目、基本方針1の目標である「自家用車よりも公共交通を利用することが多い市民の割合」をご覧ください。</p> <p>この目標値は毎年市が実施する市民実感調査により調査しており、令和4年度の基準値45.1%に対し、令和6年度の達成状況は46.9%となっている。なお、令和5年度の数値は計画策定前のため参考数値として記載している。分析としては、MMや利用促進活動を継続して実施していることから、一定程度効果がでており、目標数値65%の達成に向けてMMや利用促進活動の継続、また、より一層効果的な取組を検討していくこととしている。</p> <p>続いて、資料1-2の1ページ目、基本方針1の2つ目の施策である「モビリティ・マネジメントの充実」をご覧ください。</p> <p>令和6年度に取り組んだ内容としては、小学生向けMMを7回実施、小学校4・5・6年生向けの阪急バス副教材を市内小学校へ配布、地域主体のイベントでバスの乗り方教室などのMMを実施、市民課窓口で転入者への阪急バスのノリセツ配布を挙げている。</p> <p>今後は、小学生から高齢者までの全世代を対象としたモビリティ・マネジメントを推進していくことが課題であるため、今後の取組としては、学校MM・住民MMに継続して取り組むこと、地域や学校教育等で自主的に取り組んでいただける方法を模索すること、阪急バスの副教材を活用した授業の実現をめざし、関係各所との調整を実施するこ</p>

発言者	発言内容等
	<p>とを挙げている。</p> <p>事務局からの説明は以上となる。評価内容について、協議いただきたい。</p>
委員	<p>公共交通の利用者増加には、利用者目線では利便性が重要である。一部地域ではバスのダイヤ改正や運賃の値上げがあり、利用者からは不便になったという声が多い。ただ、ダイヤ改正により1便あたりの乗車率は上がっており、事業者目線では効率の良い運行ができていないかと思う。住民の利便性と事業者の効率化の落とし所を見つけることが難しい。どちらかに偏ると利用者離れが進むか事業が成り立たない。こういった部分の摺り合わせが今後必要になってくると思う</p>
会長	<p>今後取り組むべきことについて指摘いただいたが、事務局はどう考えているか。</p>
事務局	<p>ご指摘のとおり利便性の向上は非常に重要である。利用促進やMMで市民の意識向上を図りながら、事業者とも利便性向上に向けた取組内容を検討していきたい。</p>
会長	<p>公共交通の利用促進には色々な考え方がある。お金はかかるが、こんなことをすれば利用が増えるかもしれないという「投資」という見方もある。例えば、減便が進んでいるなかで増便をすると今の利用者数のままであれば大幅な赤字になる。ただし、増便により多くの人を利用し、支出に対して収益が上がれば投資が成功する。消極的な対応である減便や赤字補填のみでは、税金で補填が出来なくなったら終わりとなる。市民の皆さんが「もっとこうしてくれたら乗る」と本気で考えていただくならば、投資という考え方で協議ができるかもしれない。しかし、それが失敗すると、現状よりさらに減便されることになるかもしれないので勇気をもっていただく必要もある。現状追随型の消極的な対応だけではなく、少し前向きなことも考えていただきたい。計画の中へは記載できないかもしれないが、地域の取組などに反映できればよい。</p> <p>資料1-1の「自家用車よりも公共交通を利用することが多い市民の割合」では、より一層効果的な取組を検討すると記載しているが、事務局として現在考えている取組みはあるか。</p>
事務局	<p>委員の皆様の意見を聞いて検討していきたいと考えている。</p>
会長	<p>計画をいかに実利的・効果的なものにするかというときに、できるだけ抽象的な表現はやめたほうがよい。「より一層効果的な取組が必要なため、地域公共交通会議をはじめとした様々な立場の方から意見を収集する」といった具体性を高めるような表現を工夫してほしい。</p>
委員	<p>様式1-1の基本方針1「自家用車よりも公共交通を利用することが多い市民の割合」は令和6年度に対前年比で若干下がったことは残念であると思うが、そもそも運転</p>

発言者	発言内容等
	<p>士不足でバスの本数が減っている影響もある。また、生産年齢人口の減少で公共交通を利用する人が少なくなっているという状況なので、やむを得ないものだと思っている。</p> <p>資料１－２の「安全対策の推進」、「渋滞・違法駐車対策の推進」の部分については、公共交通の基本は安全・安心な運行であるため、引き続き取り組んでいただきたい。</p> <p>また、「公共交通の維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置」、「タクシーの利用環境向上に向けた検討」については、国土交通省では昨年に交通空白解消本部を設置しており、令和７年度から令和９年度の３年間に全国の交通空白を解消するために自治体を支援していくという形で進めている。交通空白の解消には、自治体と公共交通事業者の連携が必要なため、こちらについても解決に向けた取組を進めていただきたい。</p> <p>猪名川町・宝塚市・池田市・豊中市と阪急バスの副教材を用いた MM を実施されたという記事を見た。公共交通については利用者がいないと成り立たない。日頃から自家用車以外に公共交通を使う経験をさせていただく取組を進めていただければと思う。</p>
副会長	<p>今年も色々な取組をされているが、実施出来なかった項目は今後なんとか取り組んでいただければと思う。</p>
	<p>人口減少のなか、公共交通の維持にはこれまで通りの取組では難しい部分もあるが、例えば頻度を増やせなくても、提供の仕方・パターンの使い方を考えていくと少ない資源を有効に使っていけると思う。</p>
	<p>MM に関して、いろいろな取組をされているが、もう少し踏み込んだ取組を加えていただくとバスの重要性の理解が進むのではないかなと思う。</p>
会長	<p>他に意見がなければ、令和６年度の評価はこの内容で認めていただき、国土交通省・総務省へ提出することとする。</p>
	<p>大事なことは運転士不足や経費高騰のなか事業者が頑張っているが、なかなか採算がとれないので、やむを得ず路線廃止や減便になっている。</p>
	<p>具体的にどのようなことが一番問題で、どうすれば良いのかということは、計画のなかにある事業者連絡会で意見交換をして、可能性のある解決策を探っていきたいと思う。</p>
	<p>空白地等の対策については、地域内の移動の利便性を確保していく地域住民の取組に対して支援していくことを本会議でも認めていただいている。</p>
	<p>地域住民の生活パターンに合わせたバスサービスにすると、間延びしたものになり、今の運転士の働き方に合わなくなる。運転士が１人から２人必要になるなど、効率が悪くなる部分があるので擦り合わせていくことが大事だと思う。</p>
	<p>令和６年度の評価については承認いただいたが、今後も緊密に情報交換しながら、可能性のあるものを探してトライしていけたらと思っている。</p>
	<p>(２) 川西市公共交通計画の令和７年度進捗状況について</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>資料 2 に基づいて、『川西市公共交通計画』に記載している各施策について令和 7 年度の進捗状況の報告をさせていただく。</p> <p>資料の 1 ページを開いていただきたい。このページでは、川西市公共交通計画に記載の基本方針ごとの施策を示している。本日は、①地域の移動課題対策支援事業、②公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置、③渋滞対策・違法駐車対策の推進、④モビリティ・マネジメント（MM）の充実、⑤公共交通利用者増に向けた取組の実施について、報告させていただく。</p> <p>ほかの基本方針にも関連するものは、右側にカッコ書きで表記している。また、赤字で記載している施策は重点施策として位置づけている。</p> <p>2 ページを開いていただきたい。このページでは、地域の移動課題対策支援事業について、令和 6 年度の第 2 回地域公共交通会議で承認をいただいた東谷コミュニティと緑台・陽明コミュニティにおける「福祉的ボランティア輸送」の現在の進捗状況を示している。左が令和 6 年度第 2 回の会議で承認いただいた内容の再掲で、右が現在の状況である。</p> <p>東谷コミュニティでは、10 月 10 日より、地域内に居住している介護予防要支援者、日常生活で困りごとのある高齢者、外出支援を必要とする住民の方々を対象に、地域内での福祉的ボランティア交通を運行する予定である。事前予約制で、輸送先でも支援を行うため、単なる輸送のみではなく生活支援サービスとの一体輸送であり、利用料は 200 円～500 円を予定している。まずはコミュニティの北部地域から運行を開始し、その後、全地区へ拡大していく予定である。</p> <p>緑台・陽明コミュニティについては、現在すでに運行中のボランティア輸送を持続可能な運行にし、更なる利便性向上を図るため、内容を一部変更する予定である。主な変更点は、事務負担軽減のため、予約制を廃止し定時定路線とすること、また、料金を数円単位でガソリン代のみ徴収していたものを一律 100 円に統一することなどである。なお、この一律 100 円については、ガソリン代、車両リース代、保険代を基に実費を超えない範囲で計算している。</p> <p>この両地域の取組については、介護保険課の訪問型支え合い活動支援事業の補助金を活用した取組となっている。</p> <p>地域の移動課題対策支援事業については、このあとの議題 3、4 にもでてくるが、今後も地域ごとの移動課題解決に向けた地元団体の主体的な取組を支援していく。</p> <p>3 ページを開いていただきたい。このページでは、「公共交通の維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置」について報告させていただく。</p> <p>令和 7 年度は 7 月 9 日に第 1 回を開催し、令和 6 年度の振り返りや各事業者の課題の共有・意見交換を図った。令和 6 年度の会議のなかで課題として挙がった「人員不足」について、バス運転士不足解消に向けた取組として、令和 7 年 3 月 31 日に阪急バスと相互協力に関する協定を締結した。市消防職員の退職予定者の中で再就職先に阪急バスの運転士を希望する者を阪急バスへ紹介する仕組みを構築した。大型バスの運転には大型 2 種免許が必要なことから、大型 1 種免許の保有者が多い消防職員の退職予定</p>

発言者	発言内容等
	<p>者を対象に阪急バスの運転士業務を紹介し、市を通じて採用活動につなげることで、新たな運転士を確保することが狙いである。今後も引き続き事業者連絡会で意見交換を実施し、様々な課題解決に向けて対策を進めていく。</p> <p>4 ページを開いていただきたい。このページでは「渋滞・違法駐車対策の推進」について報告させていただく。令和 6 年度はナッジ看板を川西能勢口駅周辺に設置したが、現在でも違法駐車はなくなり、渋滞の原因となっている。令和 6 年度に引き続き、兵庫県や警察と連携し街頭啓発を月 1 回取り組んでいる。また、さらなる対策として、近隣店舗利用者の違法駐車をなくすため、乗り越え防止柵の設置や、小花 1 丁目交差点の信号機改良に向けた調整を実施中である。路線バス及びタクシーの定時性の確保に向けて今後も取組を進めていく。</p> <p>次に 5 ページを開いていただきたい。このページでは、交通政策課が取り組んでいる高齢者運転免許自主返納キャンペーンの支援実績を報告させていただく。</p> <p>交通政策課では、高齢者の事故防止と公共交通への移動手段の切替を促進するため、免許自主返納者に対し、ICOCA5,000 円分か hanica6,000 円分の支給または、定期券の購入費用を上限 15,700 円として支援している。なお、定期券の購入支援は令和 6 年度から、hanica6,000 円分の支給は令和 7 年度からとなっている。実績としては、令和 5 年度が 571 件、令和 6 年度が 610 件、令和 7 年度 8 月末までが 320 件となっている。高齢者の事故防止や公共交通の利用促進に繋がる取組であると考えており、今後も継続してこのキャンペーンを実施していきたい。</p> <p>次に 6 ページを開いていただきたい。このページではモビリティ・マネジメントの充実について報告させていただく。令和 7 年度 9 月末時点で小学校向け MM 授業の申込件数は 8 件であり、令和 6 年度実施回数は 8 回であるため、昨年度の実施回数は超える見込みとなっている。また、8 月 1 日には教員向け MM として、「阪急バスの副教材」について、教員目線での意見交換や、副教材を活用して実際に授業を実施してもらうことを目的としたワークショップを開催した。実際に授業を実施した学校へは、校外学習時に使用できる阪急バス・能勢電鉄の無料乗車券をプレゼントし、公共交通を利用する機会を提供する。詳細は参考資料 1 に記載している。</p> <p>次に 7 ページを開いていただきたい。このページでは、「公共交通利用者増に向けた取組の実施」について報告させていただく。ここでは交通政策課や各事業者の取組を記載している。交通政策課としては、昨年度に引き続き市内で開催のイベントに公共交通で来場した方を対象に帰り分の無料乗車券をプレゼントする取組を継続している。令和 7 年度は 4 月の清和源氏まつりで阪急バス 197 枚、能勢電鉄 256 枚、9 月の川西市交通安全フェアで阪急バス 115 枚、能勢電鉄 64 枚を配布した。清和源氏まつり配布時のアンケート結果は参考資料 2 にまとめている。</p> <p>各事業者においても様々な取組を実施していただいている。今後も協力しながら利用者増加に向けた取組を進める。</p> <p>事務局からの説明は以上。</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>MMについて川西市中心に色々取り組んでいただき非常にありがたい。特に参考資料1でまとめている教員向けMMについて、将来バスのファンになってもらうために、小学生のときから関心を持っていただくようにMM授業など様々な取組をしてきたが、マンパワーに限りがあり全ての小学生に公共交通について知ってもらう機会をつくるのは難しかった。そういったなかで、小学生向けの教材を各学校へ配布して、それを各学校で授業に使ってもらうための取組をしてきた。昨年度は各学校に配布し、今年度は先生に向けて教材の使い方を学んでもらうためのワークショップを開催していただき他市町の職員にも来てもらった。この事例は、猪名川町の地域公共交通会議でも紹介をしていただいた。また、阪急バスが運行する自治体にも川西市はこんな良い取組をしていると紹介した。こういった取組が阪急バスをはじめ、全国的に広がっていき、小学生のカリキュラムには公共交通の重要性が盛り込まれるような仕組みに繋がっていくことを期待している。</p>
委員	<p>ナッジ看板は設置後1年が経過した。最初は看板部分への駐車を避ける人が多かったかもしれないが、今は気にせず駐車されている。1年間同じものを掲示していても時間がたてば見なくなる。何か工夫がいると思う。駐車していても警察が取り締まりにくくはないということをもみんながわかっている。</p> <p>また、川西池田駅のロータリーは朝夕の通勤ラッシュ時間帯にマイカーがずらっと並んでいる。こういったことにも工夫と取り締まりなどの強硬手段が必要だと思う。</p>
事務局	<p>ナッジ看板の効果はなかなか厳しいものがある。川西能勢口駅周辺の違法駐車・渋滞対策は市、警察、宝塚土木事務所等で検討している。月1回重点的に啓発活動をし、パトカーも巡回し直接駐車している方への声かけを実施している。この取組をするときには駐車車両は全くいなくなるが、終わるとまた戻ってくる。</p> <p>現在、アステ前には物理的な対策を検討している。実験的に実施し、効果検証後に本格的な対策を検討し、実行していきたいと考えている。</p>
会長	<p>地方は移動手段が車しかないため駅前駐車場があるものの、都市部だと一部送迎スペースを除いて、基本的には駅前に車をいれず公共交通しか入らないようにしようとなっている。今から川西能勢口駅前広場をどうするか、施設をどうするかを検討することは難しいので、現状の道路空間の使い方がどうあるべきかを考えないといけない。</p> <p>また、MMは環境配慮意識や公共性に対する意識をもっていることを表明することで、車に乗る人が悪だとなることが心配である。そうならないように環境配慮意識があるが車を使う必要がある人のために、それを補償するものとして都心に車で入ったらお金を払うというプライシングの制度がロンドンやシンガポールにはある。MMとTDMはセットでないと有効に機能しないが日本はMMばかりでTDMをやらない。バスと車では使う面積がこれくらい違うといった事実関係に対する教育はすごくよいと思うが、精神論になるとよくない。様々な場面で交通手段を使い分けすることが大事だというこ</p>

発言者	発言内容等
	<p>とを教えなければいけない。そして、選択肢としてバスやタクシーがあるという状況が必要である。そういったことを念頭に置いて MM 教育をしていただくことが大事だと思う。</p> <p>家では親の車でしか移動したことがなく、バスや電車の乗り方がわからない子ども達にバスや電車のこと知ってもらい、実際に乗るといった経験をしてもらうことがすごく大事である。また、車とバスの違いはなにかいいうところに関して事実関係を明確に教えることも大事である。</p>
副会長	<p>車を悪者にしないように効果的な対策を常に考えていくということが必要だと思う。スマートシティ関係で色々な機材が出てきているので、そういったものを上手く使い、まずは状況を公開していくことが必要だと思う。警察と連動した活動は非常に効果があるということなので、活動時と普段との違いをわかりやすくしてもよいのではないかと思う。</p>
会長	<p>効果が出ているもの、出ていないものがあるがこれからも取組を続けていただきたい。それでは、続いて地域の移動課題支援事業(北陵地域)の協議事項について、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>(3) 地域の移動課題対策支援事業(北陵地域)</p> <p>資料 3-1、3-2 を用意していただきたい。令和 7 年度地域の移動課題対策支援事業(北陵地域)について説明させていただく。</p> <p>本日は北陵コミュニティ協議会からの申請を受け、当地区を地域の移動課題対策支援事業の支援地区に決定することについて、協議いただきたい。</p> <p>1 ページを開いていただきたい。本日の協議事項である北陵地域内の移動課題と支援地区の決定について説明させていただく。まず事務局案として、北陵コミュニティ協議会を地域の移動課題対策支援事業の支援地区としたいと考えている。なお、支援地区に決定した場合、地域協働交通検討部会を設置し、課題解決に向けて支援することとする。</p> <p>次にこれまでの経緯を説明させていただく。令和 7 年 4 月 16 日に川西市内の全コミュニティの会長が参加する川西市コミュニティ協議会連合会理事会において支援希望地区を募集させていただいた。その後、令和 7 年 5 月 23 日に北陵コミュニティ協議会から支援希望の申請書を受理した。申請書は資料 3-2 を見ていただきたい。そして令和 7 年 7 月 29 日に交通政策課が北陵コミュニティ協議会と協議し、地域内で挙がった課題のヒアリングを行った。主な課題は記載のとおり。</p> <p>続いて、支援地区に決定した場合に設置する地域協働交通検討部会の部会員は、地域公共交通会議規則第 8 条第 2 項に基づき、地域公共交通会議の委員の中から日野会長が指名する予定となっている。部会の詳細については 3 ページをみていただきたい。今後の流れについては、部会で勉強会や住民アンケートなどを実施し地域内の課題を明</p>

発言者	発言内容等
	<p>確にし、その後、課題解決に向けた取組内容を検討し実施していく。 事務局からの説明は以上。</p>
会長	<p>事務局の提案に対して、質問、意見はあるか。</p>
委員	<p>まず、地域をあげて交通やバスの課題を会議に出してもらえるということに少し驚きを感じている。近隣の住宅地で地域住民の方と関わる機会があるが、最近の運賃値上げなどバスについて知らない方が多く、情けない気持ちになることがあった。そういったことを考えると北陵地域の方々には関心をもっていただいております、ありがたく感じている。</p> <p>今回手を挙げられたのはダイヤ改正・運賃改定がきっかけだと思うがご理解いただきたい点もある。川西市域の各路線の収支状況も明らかにさせていただいているが、日生ニュータウン線は年間 5～6,000 万円ほどの赤字である。また、運転士不足の問題のなかで事業計画を見直し様々な地域の減便をしてきたが、日生ニュータウン線はなかなか見直しができていなかった。猪名川町に跨がる系統と川西市地域で完結する系統の 2 系統を運行するロケーションにあり、極端な話であるが夕方に日生エクスプレスが到着すると、2 地域に向けて発車し、それぞれに 12～13 人だけ乗車しており非常に効率が悪かった。この効率の悪さは、昼間や朝も同様の状況であった。また、運賃についても、市街地と違う制度をとっていたが、効率性、生産性の観点から 9 月より 190 円から 250 円に上げさせていただいた。何とかこの地域の輸送を維持したいという思いで、ダイヤ改正と運賃値上げを実施させていただいた。また猪名川町を含め各地域を効率よく運行するということを主眼において、乗車機会が減らないようなダイヤ設定をさせていただいた。そのことについてはご理解いただきたい。</p> <p>資料の 1 ページにある課題の中で、路線バスのありかた（ルート・ダイヤ・運賃）が地域の課題として挙げられているが、事業者として自主的に運行しているなかで、この課題をどうやって話し合って解決していくのかは非常に難しいと感じる。</p>
委員	<p>コミュニティ連合会の代表として本会議に参加しているが、補足として説明させていただく。手を挙げたきっかけや地域の声が大きくなったきっかけは、ダイヤ改正及び運賃改定が発表されたことである。ただ、北陵地域の基幹となる交通は阪急バスであり、ニュータウンが開発されて 40 数年経過し、当時家を買った人がマイカーを手放してもよい年齢だが、移動の足がないから手放せないというような事情がある。また、交通空白地が地域内にあることから、阪急バスのダイヤ改正や運賃改定だけが課題であるといったものではない。阪急バスがルートを変更するのがいいのか、別の移動手段がよいのかを考えていけないといけませんが、現在、大きな声をあげているのはバス利用者のため、バスを利用されていない方の声を拾い上げる必要もある。その後、市・交通事業者と話すきっかけを作りたい。だから今年度にすぐ課題が解決できるものとは思っていない。阪急バスの赤字や運転士不足の課題は認識している。また、ダイヤや運賃を</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>元に戻したりすることはかなりハードルが高いことも認識している。日生ニュータウンは50周年を迎える。次の50年を見据えた足がかりにしたいという思いである。</p> <p>阪急バスが心配されるのは重々承知しているが、思っていることは全て出していた上で、赤字であることや運転士不足といった状況を十分理解してもらい、その中でどうしようという議論をすることが重要である。最初のきっかけとしては、ルートを戻してほしいとか運賃を下げて欲しいという意見は出してもらい、議論する中でそれは難しいため、どうしようという流れを作っていければと思う。</p> <p>部会員については、今後事務局とも相談させていただいて決めたい。阪急バスが地域の方に対し意見を言いにくいこともあると思うので、部会員ではなくアドバイザーのような立場でもよいと思う。</p> <p>今後課題解決に向けてできることを地域で考えて提案していただき、それにお金がかかるようであれば、予算の範囲内かつ、地域公共交通会議で認められた内容で行政から支援していただくという流れで進めさせていただく。</p> <p>ほかに意見もないようなので、北陵コミュニティを地域の移動課題対策支援事業の支援地域と決定させていただく。</p> <p>それでは、次に地域の移動課題対策支援事業（牧の台地域）の報告及び協議事項について、事務局から説明いただきたい。</p> <p>（４）地域の移動課題対策支援事業（牧の台地域）</p> <p>①部会の進捗状況報告 【報告】</p> <p>②令和8年4月以降の評価指標の変更について</p>
事務局	<p>資料4を用意していただきたい。本日、委員各位には令和7年度第1回地域公共交通会議の書面決議にて承認いただいた牧の台地域における地域の移動課題対策支援事業について、これまでの部会での協議・取組内容を報告させていただき、その後、平野山下線・大和団地線の「令和8年4月以降の目標指標の変更」について協議いただきたい。</p> <p>1 ページを開いていただきたい。このページでは、令和7年6月3日に開催した第1回牧の台地域協働交通検討部会（連絡会）の内容について示している。議題は、部会長の選任、部会のすすめ方や目的の共有、目標数値の考え方の3点である。連絡会で出た主な意見等については、記載のとおりである。</p> <p>2 ページを開いていただきたい。このページでは、令和7年7月15日に開催した第2回牧の台地域協働交通検討部会（連絡会）の概要を示している。議題は、バス運行に係る費用と目標数値、実利用者数の実績と比較、ワークショップについての3点である。連絡会で出た主な意見等は記載のとおりである。</p> <p>3 ページを開いていただきたい。このページでは、令和7年9月5日に開催した牧の台地域協働交通検討部会「ワークショップ」の概要を示している。「大和バスの利用促進について」というテーマでワークショップを開催し、地域住民同士で意見交換を行っ</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>た。ワークショップで出た意見等の詳細については参考資料3を確認いただきたい。</p> <p>4ページを開いていただきたい。このページでは令和7年9月17日に開催した第3回牧の台地域協働交通検討部会（連絡会）の概要を示している。議題はワークショップ開催の報告、牧の台コミュニティ協議会の実施計画についての2点である。連絡会で出た主な意見等は記載のとおりである。</p> <p>5ページを開いていただきたい。このページでは、令和7年3月19日に開催した令和6年度第2回地域公共交通会議で承認いただいた「令和8年4月以降のバス運行（案）について」を示している。</p> <p>6ページを開いていただきたい。このページでは、令和8年度以降のバス運行（前期運行期間）について示している。令和6年度第2回地域公共交通会議での承認事項に基づき、前期運行期間である令和8年4月～令和11年3月の3年間の運行にかかる補助金とバス購入（1台分）に対する補正予算（案）（債務負担行為）を令和7年12月議会で上程する予定である。補正予算（案）（債務負担行為）を上程するにあたり、令和8年度のバス運行にかかる経費を算出し、「持続可能な運行に必要な収入と目標数値」を決定する必要がある。</p> <p>7ページを開いていただきたい。このページでは、本日の協議事項である、「令和8年度以降の評価指標の変更について」を示している。以前までは「輸送人員」を評価指標にしていたが、収入金額（運送収入等）から算出される「輸送人員」は、算出式が複雑であり利用実態の把握が困難なこと、また、地域住民へ提供しているICデータと輸送人員との数値に差異が生じ、地域住民が目標に対しての進捗状況を把握しづらいことなどの課題があった。この課題を解決するために、令和8年4月以降の評価指標を「輸送人員」から「実利用者数」へ変更することについて協議いただきたい。簡単に「実利用者数」について説明する。「実利用者数」は、ICカードの実タッチ数と現金利用者の推計の合計数値である。現金利用者は、現金収入金額を定期券以外のIC利用者1人当たりの単価で割った数値を採用している。この「実利用者数」という評価指標を、地域・行政間で統一されたものとしていきたい。参考に、令和8年度以降の予測経費と目標数値も示している。</p> <p>8ページを開いていただきたい。このページでは、令和6年10月以降の実利用者数の推移を示している。令和8年4月以降も令和6年10月～令和7年7月のまま推移すれば、目標達成見込みとなる。</p> <p>事務局からの説明・報告は以上。</p> <p>3ページのワークショップの開催の内容で私の認識と違うところがある。「令和8年度以降の目標数値を達成するため」というテーマだったとあるが、私の中ではそういう認識はない。ワークショップの場でも話をしたが、利用している人がさらに利用するにはどうしたらよいか、利用していない人がどうしたら利用するのかがテーマだった。また、今回はできなかったが、若い人にも集まってもらい、将来のことも含めたサービスのあり方を考える場である。「大和バスの利用促進について」というテ</p>

発言者	発言内容等
	<p>マだけでよいと思うので、冒頭の文言を削除していただきたい。この部分に拘る理由は、部会で議論することは、利用促進と将来どうなるかを考えようということであり、目標数値と補助金の関係は行政と地域で決めることなので、部会で議論することではないからである。</p> <p>ただし、評価指標は協議事項となっており、指標がわかりにくかったものをわかりやすくするといったことは本会議で議論・承認していただく。</p> <p>車メインでの移動を継続するなら今のサービスを維持できないため、別の手段を検討する。もしくは、いまバスを利用していない人にどうすればバスに乗ってもらえるかを検討するといったことを議論しないといけない。現状維持が目標であれば、こういったこと議論ができない。本会議で認めている部会の取組と補助金の関係は目指すところは一緒であるが、本会議での協議事項と市と地域でやりとりする内容には違いがある。各委員には部会でどういったことをやっていくか、そのためには何が必要かについて意見をいただきたい。</p> <p>その上で評価指標をわかりやすくしようということは客観的なものなので皆さんの意見を聞き、新たな指標である実利用者数の方が良ければ変更したい。</p> <p>もう1つはワークショップ等の地域の取組に関して、活動状況について意見があれば伺いたい。なお、連絡会は地域の部会内で議論した内容や取り組んだ内容を本会議と地域との間で議論する代表者会議のようなもので、ワークショップは部会の活動だと理解してもらえればよい。</p> <p>まず、指標については、事務局案のとおり変更することよろしいか。</p>
委員	～異議なし～
会長	では、次に部会の活動についての質問・意見等はあるか。
委員	<p>ワークショップへ参加させていただいたが、地域の中では活発に意見交換がされている印象を感じた。ただし、地域、行政、事業者間の意見交換が十分にできていないことによって、減便せざるを得ない現状や、運転士不足等の現状に関しての理解が進んでいないと感じた。</p> <p>また、利用者側も本数が減ったから困るというストレートな意見ももちろんあると思うが、そうならざるを得なかったということに視線を向けることも大事だと感じた。地域の中で、そういった機会をいかに作るかも重要なのかなと思う。</p>
会長	今回のワークショップは高齢者が多かった。次は若い人に意見を聞きたい。次回も可能な限り参加をお願いしたい。
委員	地域のなかで公共交通に関して問題意識を持って色々な方が集まって議論されるということから、非常に意識が高い地域だと感じた。同じような課題を抱える地域は多

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>くあると思うが、こういった形で住民の方が自らの交通機関をどうやって使っていくのか、或いはもっと使って欲しいと思う人たちに対して、働きかけをしていく行動というのは公共交通事業者としてありがたい。鉄道事業者としてもこのような取組がより広がっていけば、公共交通全体の意識がより一層高まっていくのではないかと感じた。また評価指標については、同じ方向性で、より地に足のついた形で見直しをされている。引き続き進めてもらえればと思う。</p> <p>地域の中で議論する中で通勤や通学の固定客が今後どうなっていくのか、これから学生が増えるのか減るのかを地域のなかで将来を予測しながら考えることが重要だと思う。市内で完結するバスや車での移動、鉄道を使った広域移動にどのくらいニーズがあるのかを議論しなければいけない。移動の種類ごとの対応も必要である。また、なかなか進まない MaaS について、鉄道とバス等の連携が不可欠である。</p> <p>地域での取組は空白地対策であることが多い。私に関わる他市の事例ではオンデマンド交通などを検討していたが、収支率 10% など悪い結果が目立つ。地域の方も今までは気軽に導入してほしいと言っていたが、実態を把握していただき責任は自分たちにあるということも理解していただいて、今後どうするかを考えているところである。</p> <p>人口減少のなかで関係人口を増やさないといけないが、川西市には観光施設等もなく難しい部分もある。この課題については行政に考えてもらわないといけない。また、通勤・通学で広域移動する人が今後どれくらい増えるかも調査していただきたい。さらに、今の車メインの移動の現状を将来的な目線でどうしていくかを地域で検討してほしい。</p> <p>ワークショップで出た意見は、事業者目線では困難なことがあるとは思いますが、地域で色々な声を出してもらうことがまずは大事である。その上で実現が困難であることや間違っていたということを経験してもらえればよい。</p> <p>北陵地域にもあてはまるが、これから地域主体の取組を始める地域では、必要があれば専門家や事業者を招いて話を聞くことも可能である。その際にかかる費用は行政から出るので必要な場合は計画書を市へ提出してほしい。市としては流れや書式をマニュアル化してほしい。</p>
<p>副会長</p>	<p>地域住民が積極的に関わっており、非常に先進的な事例であると感じる。他の地区でもこれから同様の取組が進んでいくなかで参考事例になるのではないかなと思う。</p> <p>指標の変更についてはわかりやすい指標を使っていくことはよい。わかりやすいものを使用してタイムリーに地域住民と情報共有をすることは、議論を深めていく上で必要である。</p> <p>ワークショップに参加されている方々は当事者意識を持って参加されていると思うが、そこに住んでいる全員が関わることであり、交通の利便性は住宅の資産価値等にも関わってくる話という観点からも当事者意識を高めていければ議論が活発化するの</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>ではないかと感じた。</p> <p>最近 JR も赤字路線を全国でピックアップして行政と議論している。公共交通は独立採算のような形になっており、事業として成り立たないといけない。一方で公共交通は、不動産価値も含め、地域としての価値になり、鉄道がなくなってしまうたら単なる田舎になる。鉄道からバスに代わり、最終的にバスもなくなることを心配されているが、人口が少ないため利用増加に繋がっていない側面がある。交通利便性が高い地域は、評価される側面もあるということを言及していただいた。そういうことも含めて将来を考える必要がある。ワークショップに参加いただいた問題意識の持った人以外にどうアプローチするかを地域には考えて提案していただきたい。必要であれば私以外にも副会長や他の専門家に入ってもらうこともある。本会議の委員以外にお願いする場合は、臨時委員として委嘱する必要があるるのでその際は意見を伺いたい。</p>
委員	<p>赤字額については今後も発表させていただくことはあるかと思う。一方で、赤字路線だけを取り上げると、正確な認識ではないと考えている。公共交通事業者としては赤字だから在り方を議論したいという訳ではない。</p> <p>今課題としている路線は、兵庫県内では加古川線が筆頭である。この路線は鉄道の特性である大量輸送という特性が発揮できていない。その中で地域の皆様と一緒にバスや自家用車と比べて非常にコストのかかる鉄道という交通モードで維持をしていくことが将来にとって本当に良いのか、線路から離れて運行ができない鉄道という手段が加古川線沿線の将来にとって良いのかといったこと投げかけさせていただき議論している。赤字が議論の出発点ではなく、バスの問題等も共通をしているかと思うが、利用者数等を基準にして話をしているということは認識いただきたい。</p>
会長	<p>廃線後にトンネルをワインセラーとして使うなど、まちづくりに活かそうというところもあるので、そういったことも含めて色々考えていただければと思う。</p>
委員	<p><u>3. その他</u></p> <p>阪急バスでは、星のカービィのラッピングバスを8月25日から来年の3月17日まで運行している。川西市域では、川西能勢口駅から清和台・猪名川方面の路線で運行している、バス車内にも装飾しているので是非乗っていただきたい。</p> <p>また、川西能勢口駅東口の清和台方面行き、清和台中央の日生中央方面、日生中央駅のバス停の看板も装飾しているのでこちらも見ていただきたい。</p>
委員	<p>阪急電鉄で企画しているが、阪急バスほかにも協力いただいている。2年前のちいかわが圧倒的な人気があり、今年のキャラクターはトムとジェリーだった。今回の星のカービィもかなり人気があるので、是非、楽しんでいただきたい。</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>能勢電鉄ではラッピングではなく、ヘッドマークと車内装飾を実施している。また山下駅はスタンプラリーの設置駅になっている。</p> <p>また10月1日からQRコードを活用したデジタル乗車券サービスを開始している。1日乗車券も発売しているので是非ご利用いただきたい。今後も何かの形で企画乗車券等の発売ができると思う。</p>
会長	<p>連携を図っていただき、少しでも収益が増えればと思う。</p> <p>阪急バスのバスロケーションシステムについては、市民への周知はできているか。</p>
委員	<p>各バス停にQRコードを掲示している。</p>
会長	<p>バスロケーションシステムやバス優先システム等の取組をもっと周知して、バスの運行を優先していることを市民に理解していただければよい。</p> <p>それでは他に意見等なければ、これにて議事を終了させていただく。</p>
事務局	<p><u>4. 閉会</u></p> <p>次回会議については、2～3月頃を予定している。詳細については確定次第、連絡させていただく。それでは本日の会議はこれで終了とする。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>