

様式第3号

会 議 録

会 議 名 ( 付 属 機 関 等 名 )		令和3年度 第1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3年11月5日 ( 金 ) 14 : 30 ~ 17 : 15	
開 催 場 所		キセラ川西プラザ文化棟2階大会議室	
出 席 者	委 員	日野 泰雄、阿部 保博(web参加)、奥野 雅弘、東山 仁、野津 俊明、水田 節男、松下 誠吾、日田 守、高田 憲二、杉本 勝広、佐藤 健二、秋篠 彩、田橋 一、藤田 幸治(代理出席)、黒阪 貢一、石田 有司、五島 孝裕	
	そ の 他 (オ*ザ*バ*)	南野 繁夫、川又 淑史、奥藤 秀樹(web参加)	
	事 務 局	【土木部】 阪上副部長、小西交通政策課長、山元交通政策課長補佐、後藤主査、重村主任、小松原主任	
傍聴の可否		可	傍 聴 者 数 15 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 . 会 議 規 則 の 変 更 3 . 委 員 委 嘱 ・ 委 員 紹 介 4 . 協 議 (1) ( 仮 称 ) 川 西 市 公 共 交 通 計 画 の 策 定 に 係 る 諮 問 (2) ( 仮 称 ) 川 西 市 公 共 交 通 計 画 の 位 置 づ け ・ 意 義 (3) 川 西 市 公 共 交 通 基 本 計 画 の 見 直 し の 考 え 方 (4) ( 法 定 計 画 ) ( 仮 称 ) 川 西 市 地 域 公 共 交 通 計 画 に つ い て (5) 川 西 市 内 に お け る 地 域 と 公 共 交 通 の 現 状 に つ い て (6) 今 後 の ス ケ ジ ュ ー ル 5 . 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>「令和3年度第1回川西市地域公共交通会議」を開催する。</p> <p>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、公開で行う。本日は、Web会議システムを活用し、開催している。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。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>Web会議システムを用いた参加者には、「映像及び音声より本人であること」「映像及び音声の即時送受信が適正に行われていること」の2点について、確認がとれていることを報告する。</p> <p>本日の出席委員数は、委員総数18名に対し17名が出席しており、川西市地域公共交通会議規則第5条2項の規定により、本日の会議は成立していることを報告する。</p> <p>本日は会議風景を撮影し、市の広報誌に掲載する予定であるが、異議のある方は挙手をお願いする。</p> <p style="text-align: center;">（異議なし）</p>
事務局	<p>資料の確認をさせていただく。</p> <p>本日、参加委員の皆様からPR資料として「駅バスマップ」と「県民交流募集要項」を机上配布している。「県民交流募集要項」については部数に限りがあり、傍聴の方にはお配りできていない。ご了承いただきたい。</p> <p>それでは開催にあたり、日野会長よりご挨拶をお願いする。</p>
会長	<p>みなさん、こんにちは。前回の会議では、会議の位置付けや進め方について共通の理解に至っていなかったようで、結果として議事が少々混乱し、皆様にはご迷惑をおかけした。会議の進行を預かっている者として改めてお詫び申し上げたい。</p> <p>本日の会議に先駆けて、改めて会議の位置付けや、基本計画、法定計画及び特定事業の関連性等について簡単に整理した上で、この会議の検討内容を確認させていただきたい。詳しくは議事次第にあるように、後ほど事務局から説明があるので、少し理解が異なるといったことがあれば、その際にご意見を是非お願いしたい。</p> <p>前回も申し上げたが、本市では平成27年3月に公共交通基本計画が策定されている。本日もご出席いただいている方の中にも当時お世話になった方々もいらっしゃる。本来であれば、その後時間を置かず実施計画を策定するための会議を開催すべきであったが、残念ながら6年の時間を要して本日ようやく開催に至った。それはともかくとして、基本計画の理念、考え方に基づいて実施計画を策定して、その進捗管理を行った上で長期的には基本計画にもフィードバックすることで、市民・事業者・行政にとって</p>

発言者	発言内容等
	<p>望ましい持続可能な公共交通サービスの実現に向けて協働で取り組むこととされている。実現するためには出来るだけ早い時期に法定計画を策定する必要がある。法定計画は、平成19年に制定された地域公共交通の活性化及び再生に関する法律、それと平成26年にその基本方針が出されているが、その一部が令和2年度に改正された。法定計画というのは従来の網形成計画に変わるものとして地域公共交通計画を策定するように、となっている。その中で一部マスタープランとしての位置付けもされているようであるが、私の理解としては本市のように基本計画を策定している場合、本来の実実施計画としての5年程度の目標実現に向けて具体的な事業を計画して、これを中心に毎年度進捗管理を行って、必要に応じて実施計画である地域公共交通計画の見直しを行う。そのように法律の中にも定められている。一方、基本計画は、こういった実施計画の進捗状況を見ながら、社会経済状況の変化等を踏まえて改正されるであろう総合計画等の上位計画に定める方針との整合性等について確認し、場合によっては10年程度の長期的な視点になるが、必要に応じて改正する。一番大事な特定事業は、実施計画の柱となるものであり、基本計画に定めた目標の実現に向けた具体的な施策ということで位置付けられるが、一方では将来を見据えたアクティブプランとして、新しい考え方・技術・仕組みの実験・実装等についても検討することが望ましいと考えている。内閣府が行っている自動運転等の実装実験や環境省のスローモビリティの実験等、そういった技術面での実装実験はそれぞれの省庁で実施されているが、一番肝心の公共交通は全体の中で議論しなければならない。私が関わっている自動運転の実装実験にしても、ある市の地域公共交通会議の副会長として参加しており、公共交通としてそれがどういった役割を果たすのか、問題がないのかといったことについてチェックをさせていただいている。</p> <p>この会議の中で可能であれば、実装実験のようなこともぜひご検討いただければと思っている。以上のことを念頭に置いていただき、これまでの個別の議論ではなく、出来るだけ早く地域公共交通計画を策定し、その計画に位置付けられる具体的な事業を実施できるように協議をお願いしたい。ご承知の通り今は公共交通の運営が非常に困難な状況にある。コロナも含めて、全国の公共交通の事情を見ても、長野県では6～7割の減便にならざるを得ないという状況も報道されている。そう言う状況だからこそ、今まで以上に市民、事業者、行政の皆様のそれぞれの立場から是非奇譚のない意見とともに、出来るだけ建設的なご提案をいただきたい。</p>
事務局	以後の議事進行につきましては、日野会長をお願いしたい。
会長	それではまず次第の「2. 会議規則の変更」から、事務局にて説明をお願いします。
事務局	<p><u>2. 会議規則の変更</u></p> <p>本会議は、地域の需要に応じたバス等の旅客輸送の確保等を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要な事項を協議することを目的とし、道路運送法の規</p>

発言者	発言内容等
	<p>定に基づき設置していた。</p> <p>しかし、近年における急速な少子高齢化の進展等の社会経済情勢の変化により、公共交通の維持が容易ではなくなってきた現状を踏まえ、地域旅客運送サービスの提供を確保するため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律第 5 条に規定する地域公共交通計画の作成及び実施に関して、新たな協議事項に加え、法定協議会として組織することとした。</p> <p>委員の皆様には事前にお知らせのとおり、公共交通基本計画に関する事項に加え地域公共交通計画の策定などの協議事項が委嘱内容に追加されているので、よろしくお願ひする。</p> <p>なお、計画策定の詳細については、この後の協議事項でご説明させていただく。</p>
会長	<p>これも前回の会議でお願いしていたことである。従来の許認可だけの会議では具体の議論ができないので会議規則の変更をお願いしていた。何かご意見、ご質問はあるか。</p> <p style="text-align: center;">（意見なし）</p>
会長	<p>かなり議論の幅が広がるかと思う。その点を勘案して色々なご意見をいただきたい。続いて、次第の「3. 委員委嘱・委員紹介」について、事務局から説明をお願いする。</p>
事務局	<p><u>3. 委員委嘱・委員紹介</u></p> <p>本会議は先ほどの説明のとおり、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の内容を付与しており、利用者の立場から発言いただく機会をさらに設けたいと考え、川西市民であります「秋篠彩（あきしのあや）」様を新しく委員として迎えている。秋篠様の委嘱状につきましては、この後交付させていただく。</p> <p>また、人事異動等で一部の委員が交代しているが、委嘱状については個別で交付しているので、ご理解のほどお願い申し上げます。</p> <p>それでは、秋篠様、前の方へお願いする。</p> <p style="text-align: center;">（市長委嘱状読み上げ交付）</p>
事務局	<p>秋篠様、席にお戻りください。</p> <p>委員の皆様には、この後に予定している諮問の後に自己紹介を兼ねて手短かに一言いただきたい。</p>
会長	<p>続いて、次第の「4. 協議事項（1）（仮称）川西市公共交通計画の策定に係る諮問」に関して、事務局から説明をお願いする。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>4. 協議 (1)(仮称)川西市公共交通計画の策定に係る諮問 諮問の前に、越田市長にご挨拶をお願いしたい。</p>
市長	<p>皆様、お忙しい中お集まりいただき、感謝申し上げます。また、日野会長はじめ、ここにお集まりいただいている皆様におかれては、川西市の公共交通事業者として、また様々な立場でご協力・ご尽力いただいていることを、市を代表して心からお礼を申し上げます。先程日野会長からもあったが、我々の運営上の様々な行政上の課題もあり、会の運営を十分に機能させることができなかつた。平成27年に策定した基本計画に関して充分機能させることができなかつたのではないかとということが我々川西市としての大きな反省点である。ただ、その上でしっかりとこの場所を機能させていただいて、そのことによって川西の公共交通をより良いものにしていきたい。その為に皆さんにアイデア・ご意見をいただきながら、それぞれがプレイヤーとしてご協力をいただきたいと、改めて私からお願いしたい。私がお伝えしたいことは会長が全て、私の感覚をより具体化した言葉でお伝えいただいたので、深くは申し上げないが、人口減少やコロナという非常に大きな危機、一方で今日もオンラインで参加していただいているが、オンラインでの大きな社会の変革等、川西の中では舎羅林山という長年眠っていた土地に物流倉庫が来る。いわば今までは暮らすだけの街が、働く場所をどうやって作るのかという、まちづくりとしての大きな転換をしようとしている。その中で先生がおっしゃった持続可能性、まさに市民生活の持続可能性、それぞれの事業者の皆さんの持続可能性、そして我々川西市の財政としての持続可能性、それぞれの課題を出し合って、1つ1つより良い課題を見つけていきたい。本市の総合政策部長、土木部長も委員の一員として皆さんと同じレベルでの議論をしっかりとさせていただきたい。過去から川西では様々なオンデマンドモビリティの実証実験をどうするか、大和のバスをどうしていくのか、この中心市街地をどうしていくのか、それぞれ協議をしていたが、やはり個別ではなく全体の大きな枠組みの中で1つ1つを皆さんの力を借りながらどう進めていくのかという、原点に立ち返ったキックオフの1日とさせていただきたい。どうかよろしくをお願いしたい。</p>
事務局	<p>続いて、(仮称)川西市公共交通計画の策定に係る諮問に移らせていただく。 日野会長と市長は、前の方へ移動をお願いします。</p> <p>(市長諮問読み上げ交付)</p>
事務局	<p>それでは、委員の皆様には自己紹介を兼ねて手短かに一言頂戴したく、出席者名簿の上から順番をお願いします。</p> <p>(委員の自己紹介)</p>

発言者	発言内容等
会長	<p style="text-align: center;">(事務局よりオブザーバー参加者紹介)</p> <p style="text-align: center;">(市長 退場)</p> <p>これからの議論の中では、基本計画での長期的な視点と短中期な視点を切り分けていただきたい。高齢化率 40 何パーセントとっているがそれは 65 歳以上で計算している。今は定年 70 歳という話もあり、この先定年が伸びる、あるいは働き方が変わる。今は若い人でもサラリーマンをずっと続けるのではなくて色々な生き方をする。定年という概念もだんだん変わってくるかもしれない。健康寿命も伸びるかもしれない。そもそも高齢化率というのをどうするのかということもある。私もそうであるが 70 歳を過ぎても現役の方がいっぱいいらっしゃる。何パーセントだから問題であるというわけではなく、健康な方がどれくらいいらっしゃるかということなので見直しもあるであろう。それから、人口は今減っているので本市がどうなっているかわからないが、立地適正化のまちづくりというの也被られている。人口密度を上げるための居住区域の再編ということをやっていかなければならない。本来はその区域を指定した中でその区域間を公共交通で結ぶということをやらなければならぬと国交省は言っている。そういうまちづくりの形が変わると当然移動形態が変わるので、そこにサービスすべき交通システムも変わってくる。そういうことも長期的に念頭に置いておいていただきたい。将来のまちづくりはどうなるのか。高齢化という概念の中でやり方がどう変わるのか。そういった長期の展望もお持ちいただいて、もう一方で今抱えている事業者さんの経営体制が大変苦しいとか、税収が減って行政の財源が厳しいとか、市民の皆さんの中でも移動手段が減便になるとか廃止になるとかで問題を抱えている。現状の問題があるのでそれに対して当面どうしていくのか、ということがもう 1 つの課題である。この現状のことばかりやっていると非常にしんどいこともあるので、一方で是非長期的にどんなふうに変わっていくのかということもお考えいただきたい。現に本市もそうであるが、私が関わっている別の都市も郊外型団地をどんどん作って市域の人口を増やしていった所がある。そこが今同じ問題を抱えている。郊外型団地なので坂が多く、大型のバスが入れず困っている。そういう意味では本市だけではなく他市とも情報を交換しながらどうするのか、ということを考えていかなければならない。そもそも 40 年代の高度経済成長期のまちづくりというのはそういうものであった。これからのまちづくりはそういう形ではないので、それがどんなふうに変わっていくのかを考えておかなければ、10 年、20 年経っても同じ問題を抱えるという状況になる。僭越であるが、今申し上げたような長期的な展望、出来たら希望的観測の持てる展望と現状抱えている問題を、皆さんの知恵でどうしていくのかの両方をあわせ考えていただきたい。それを今回の計画の中にも少しでも盛り込んでいけるようにしていただければありがたい。</p> <p>それでは「(2)(仮称)川西市公共交通計画の位置づけ・意義」に移るので、事務</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>局にて説明をお願いする。</p> <p><b>4. 協議 (2)(仮称)川西市公共交通計画の位置づけ・意義</b> 資料4をご覧いただきたい。</p> <p>本市におけるこれまでの公共交通施策の取組については、目指す都市像やまちづくりの基本理念である「であい ふれあい ささえあい 輝きつなぐまち」を示した「第5次川西市総合計画」と「川西市都市計画マスタープラン」を上位計画とし、公共交通のあり方や取組の方向性を示した「川西市公共交通基本計画(通称かわにし交通ピースプラン)」を平成27年3月に策定した。各計画の目標年度は、すべて平成34年度(令和4年度)となっている。</p> <p>計画策定の背景については、昨年、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が改正、施行され、法定計画の作成が努力義務化された。法定計画のイメージとしては、まちづくりと連携した地域公共交通ネットワークの形成と、従来の鉄道やバス、タクシーなどの公共交通機関に加え、自家用有償旅客運送や福祉輸送等の地域における輸送資源を総動員する考えが示された。また、定量的な目標を設定し、毎年度評価を行うことが義務付けられている。</p> <p>(仮称)川西市公共交通計画の位置づけと構成について説明したい。先に述べたとおり、「川西市公共交通基本計画」を平成27年3月に策定し、公共交通のあり方や基本理念、戦略別の取組の方向性等を明記している。その計画の下に活性化再生法に基づく法定記載事項を明記した法定計画である「(仮称)川西市地域公共交通計画」を策定し、両計画を包含する公共交通のマスタープランとなる「(仮称)川西市公共交通計画」とする。</p> <p>なお、「総合計画」と「都市計画マスタープラン」は現在改訂作業中であり、令和6年度からの運用が予定されているため、本計画においても令和6年度から開始することとする。</p> <p>(仮称)川西市公共交通計画を策定する意義とメリットは記載のとおりで、持続可能な地域旅客運送サービスの提供に寄与するものと考えている。</p> <p>各計画の計画年度と川西市地域公共交通会議の役割については、上位計画である「総合計画」と「都市計画マスタープラン」が8年間の計画になることから、公共交通のあり方や基本理念を示す「川西市公共交通基本計画」も上位計画と同様の8年間とし、法定計画である「(仮称)川西市地域公共交通計画」は、前期後期のそれぞれ4年間としている。川西市地域公共交通会議で審議していただく内容は、資料の右側に記載のとおりで、詳細については、この後の議題(3)と(4)で説明する。</p>
会長	<p>事務局の説明に対して、何かご質問やご意見があればお願いしたい。</p> <p>(意見なし)</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p> <p>事務局</p>	<p>続いて「(3)川西市公共交通基本計画の見直しの考え方」について、事務局から説明をお願いします。</p> <p><u>4. 協議 (3)川西市公共交通基本計画の見直しの考え方</u></p> <p>資料5をご覧ください。</p> <p>川西市公共交通基本計画の主な記載事項を上段緑色の網掛け内に示している。主な記載事項は、対象とする交通、現状と課題、基本理念や戦略別取組の方向性、計画目標である。法定計画である(仮称)川西市地域公共交通計画の主な記載事項は次の議題で説明する。</p> <p>上位計画策定期間との連携において必要となる事項として、現在の川西市公共交通基本計画の目標期間は、第5次川西市総合計画に合わせた平成34年度となっているが、次の第6次川西市総合計画の開始時期が新型コロナウイルスの影響により、計画開始時期を1年遅らせて令和6年度からの開始となることから、川西市公共交通基本計画の目標期間を1年間延長し、令和5年度までとする変更を行いたいと考えている。</p> <p>社会状況の変化等に伴う一部項目の見直し検討については、川西市公共交通基本計画が策定された平成27年3月から約6年が経過しており、社会状況や市民ニーズも変化していると想定され、新たな移動手段の開発も進んでいることから必要に応じて一部項目の見直しを検討する。</p> <p>資料には、一部項目の見直し検討が必要と考えられる項目を記載している。初めに、上位計画の改定に伴い目指す都市像の変更が想定されるため、理念の変更が想定される。次に、活性化再生法の改定に伴い、川西市公共交通基本計画の対象交通に含まれていないタクシー等を追加し、公共交通の位置づけを再整理する必要があると考えている。これら以外にも本会議で議論を行い、市民へのアンケート調査等を実施したうえで課題を抽出し、新たな移動手段との共生や多様性への対応等についても検討していきたいと考えている。</p>
<p>会長</p>	<p>ここまでで何か質問などあればお願いしたい。</p> <p>(意見なし)</p>
<p>会長</p> <p>事務局</p>	<p>基本計画の見直しについては、今後この会議の中で総合計画や都市計画マスタープランの検討事項等も情報としていただいた上で議論をさせていただきたい。</p> <p>それでは「(4)(法定計画)(仮称)川西市地域公共交通計画について」、事務局から説明をお願いします。</p> <p><u>4. 協議 (4)(法定計画)(仮称)川西市地域公共交通計画について</u></p> <p>資料6をご覧ください。</p> <p>法定計画(仮称)川西市地域公共交通計画の主な記載事項を下段青色の網掛け内に</p>



発言者	発言内容等
	<p>示している。法定記載事項として必ず記載する必要がある事項は、計画目標や事業実施主体、達成状況の評価等となる。可能な限り記載することが望ましい事項は、観光振興に関する施策との連携に関する事項等となる。</p> <p>計画の構成については、記載項目に対する留意点を一覧表にまとめているので、詳細については各自確認をお願いします。</p> <p>目標設定と評価のイメージに関して、まちづくり全般に係る目標については、長期的なものを川西市公共交通基本計画に定め、それを実現するために必要な短期から中期的な目標を事業レベルとしてバランスよく設定する。</p> <p>事業体系のイメージは図のとおりで、目標と連動した数値指標や目標値をできるだけ具体的に設定して施策を抽出する。また目標と連動する指標を設定し、どのようなスケジュールで評価していくのか計画に記載する。</p> <p>法定手続きについては、法定計画策定時と毎年度実施するモニタリング・評価の結果を国土交通大臣へ送付する。</p>
会長	<p>今の資料と説明に対し、質問、ご意見あれば。</p>
委員	<p>6ページの評価指標の例について、実際に指標を決めるときに申し上げれば良いのかもしれないが、地域公共交通計画の目標ということで1点目に利用者の増加、2点目で収支率の改善と書かれているが、例えばバス輸送の収支率ということを見ると色々な収入と費用のバランスとなる。今は燃料費が上がっているが、この燃料費が3割4割上下するようなことがあろうかと思うので、そのあたりが収支率に大きく影響する外的要因である。それと経営状況にもよるが、その年度に車両を何台買ったかによって、償却費が大きく変わる。お客様のご利用の状況に関わらず上下してしまう指標なのであまりなじまないのではないかと。強いて言えば市民の皆様の満足度や外出頻度が減ったか増えたか、という方がなじむのではないかと。もう1つはその下に点で囲っているクロスセクター効果であるが、これは地域公共交通の収支が赤字だから問題があるとはいえない、とすると、費用負担が下がる可能性などもある。これがそのまま計画の資料に出ることではないかもしれないが、あくまでも行政としての公共交通に対して財政出動するときの目安ということでのクロスセクター効果があると認識している。</p>
事務局	<p>今回示した内容は計画を作る際の一例である。企業により経費が高騰する等、一律に指標として示せないというご意見は、今後具体的に指標を検討する際に参考にさせていただく。クロスセクターについても、今後は公共交通を考える際にクロスセクターが指標となると我々も受け取っている。具体的にどのように活用するかということについてはまだ決まっていないが、考え方の1つとして例示で挙げた。</p>
会長	<p>私から補足するが、法律の中にもクロスセクター効果は記載されている。利用者数や収支率で評価するというをずっとしてきたが、達成することは難しい。元々、公共</p>

発言者	発言内容等
	<p>交通は税負担でサービスすべきというのがヨーロッパの考え方でもある。民営化が進んでいるイギリスにおいても、民営化の際の公募条件は収支 50 パーセントと聞く。もう 50 パーセントは公的資金によって補助することになっている。元々公共交通はそういうものであるが、時代が変遷し、日本の場合は独立採算になってきた。定量的な評価だけではサービスを持続することが難しい場合でも、税負担の根拠として、地域の方々の活動内容を指標化する、あるいは同伴移動で運賃を半額にしても、2 人で出かけることによる寄り道の増加消費が増える可能性や、移動機会の増加による健康への寄与なども指標化することが考えられるかもしれない。そうしたことを全体で評価して、赤字でも、そのような社会的貢献を評価して税金で補填してでもそのサービス維持することになる。あるいはそれをもっと発展させるためには、皆さんに理解していただいてもっと乗るようにする、というきっかけになってほしい。収支もどちらかといえば交通事業者にとって無理にならないような形で評価をしようというのが、例示の 2 つである。収支というのはお客さんが増えてもよくなる場合もある。その場合、お客さんは増えたけれど色々な事情で収支が改善できていない、その場合どうするかということを中心に検討するためにもクロスセクターの考え方がある。必ずしも事業者にとって不利だから記載しないでほしいという話ではないし、その心配は不要である。クロスセクターベネフィットと呼ばれているものは、昔からの手法である。</p> <p>公共交通の利用の満足度等は当然基本計画の目標に入っているが、一方で具体の実施計画の中では出来るだけ定量的な指標で、ということでこういった内容が例示されていると思う。これが例示されているからといって問題ではなく、こういう指標があったほうがむしろ交通事業者にとって良いのではないかという理解である。</p>
委員	<p>先程おっしゃった意図としては、収支を事業収支と捉えられてしまうとミスリードされてしまうということであろう。公共交通全体としては赤字でも、事業収支は赤字であると持続性が無いのでそこだけ注意のようなものがあれば良いのではないか。</p>
会長	<p>どこの計画でも目標値に「収支」と記載されているので、その定義の問題である。それについては事業者からご意見をいただいて、どういった形で表示すべきか、ご提案をいただきたい。</p> <p>まだまだこれからということなので、本当は中身を議論していかなければならないが、基本に立ち返っていただきたい。あくまで法律に則ってこういう形である、とご説明いただいた。本市で計画を作っていく上では、法律にも書いてあるが、東西の広域軸に対して南北の能勢電と阪急バスが基幹交通と位置付けられている。広域に人を移動するためにはこの基幹交通が機能しなければならない。これに対して、それに乗るためにはアクセスしなければならない。そこに行くまでのアクセス交通をどうするか。もう 1 つはエリア内の短い移動をどうするかという問題がある。このエリア内の短い移動というのは冒頭に申し上げたが、将来的にもずっとその集落がそのままなのか、都市計画の中の事業や立地適正化などで住み方が変わるようなことがあるのか、そういった</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>ことも長期的に考えていただけたら良いと思う。少なくとも広域に対する基幹交通とフィーダー交通と地区内交通について、本市のどこに課題があるのかということ整理していただいて、それを改善するための計画を立てて、それに基づいて事業として具体化する、という流れになる。ここはあくまでも法律に書かれていることが説明されたとご理解いただきたい。例えば、観光について特記すべきという説明もあったが、観光が重要な要素であるならばぜひ入れていただきたい。特に、今までの単一目的の輸送では恐らくペイしない。通勤・通学だけで収支を賄おうと思っても難しい。生産人口を中心に人口が減る。少子化で通学が減るとなるとそれだけで利用者を確保するのは難しい。一方でリタイヤされた方も含めて昼間の利用が増えるかもしれない。そうすると昼間の利用に合わせたサービスをしていかなければならない。もう一つの考え方は、生活のための移動だけではなく、その路線を使って他の目的で来られる方も巻き込もうというであり、その例が観光である。観光客と日常の利用を合わせて利用者を確保しているという、複数の目的でサービスするような交通のシステムを考える、ということで理解願いたい。私が知っている所でも、山間部の路線で、普段はそのバスにはあまり人が乗っていないが土日は観光客がたくさん来る。その観光利用と合わせて日常に上乗せするとこれだけ乗る、ということになる。その際には、観光利用をどうしたら伸ばせるのかということも是非考えていただきたい。鉄道事業とも関わってくる。都心部から鉄道に乗って、バスに乗り変えて観光地へ行かれるので、鉄道事業と連携したような例えば特別乗車券だとか、そういった仕組みと連動することで入り込み客を増やして、日常利用にプラスして、利用者全体が増えるということになる。そういう意味なので必ずしも観光と一緒にしなければならないということではない。ただ、川西はテレビでもよく見かける能勢電などの観光に関するニュースも多いので、観光客をターゲットにするのも大きな要素かもしれない。</p> <p>そういう理解をしていただいた上で、どんな問題があるのかを出していただいて、それについてどうしていけばよいのか色んなご提案をいただきたい。</p> <p>それでは「(5)川西市内における地域と公共交通の現状について」、事務局から説明をお願いします。</p> <p><b>4. 協議 (5)川西市内における地域と公共交通の現状について</b></p> <p>資料7 1をご覧ください。</p> <p>まちづくりの方針について、説明する。先ほど説明のとおり、都市計画マスタープランは現在改訂に向けて検討が進められており、新たに検討を要する課題の中で、交通問題・中心市街地問題として、都市計画道路の見直しやコンパクトシティ・中心市街地活性化が挙げられている。</p> <p>令和2年の総人口はおよそ15.8万人であり、高齢化率は約31.3%となっている。川西市公共交通基本計画を策定した時点の予測よりも速いスピードで高齢化が進展しており、今後も少子高齢化が進行していく見込みとなっている。</p> <p>市域は南北に細長い地形となっており、北部は起伏に富む自然豊かな地域、中部は大</p>

発言者	発言内容等
	<p>規模なニュータウンで、高低差の大きい場所もある地域、南部は平地で中心市街地が形成されている地域となっている。</p> <p>ニュータウンは昭和 40 年代から民間による開発が次々と進んで人口が急増し、約 40%の市民がこれらのニュータウンで暮らしている。昭和 40 年代に分譲が開始された地域では、高齢化率が約 41%以上と非常に高くなっている。</p> <p>運転免許証自主返納者数は増加傾向にあり、高齢者運転免許自主返納サポート協議会では、自主返納した方に様々な特典が用意されている。</p> <p>観光入込客数は、年間 200 万人台で推移しており、歴史文化や自然スポーツレクリエーションを目的とする方が多く、市内には様々な観光資源がある。</p> <p>交通体系は表のとおりで、広域移動を支える JR 福知山線と阪急宝塚線、日常生活圏の移動を支える能勢電鉄、阪急バス、伊丹市交通局、タクシーがあり、公共交通以外にも福祉有償運送やボランティア輸送がある。市南部に近隣市や大阪方面などへの広域的な移動を担う JR 福知山線と阪急宝塚線があり、川西能勢口駅を起終点として市内を南北に走る能勢電鉄と阪急バスが主に市内の移動を担っている。鉄道と阪急バス川西猪名川線が基幹交通になっており、中心市街地を交通結節点としてピースサインで結ばれている。能勢電鉄の鉄道駅やニュータウンを中心に阪急バスが地域内を運行しており、南部の一部地域では伊丹市交通局の市営バスが乗り入れている。</p> <p>タクシーは複数の事業者が市内全域を運行しており、法人 5 社・個人 3 社で合計 123 台の車両が配備されている。また、市では障がい者などの移動困難者を対象としたタクシー料金助成制度を実施している。</p> <p>市内の福祉有償運送登録団体は、「認定 N P O 法人さわやか千の里」1 団体のみで、移動支援サービスの需要は多く、慢性的な運転手不足もあり、すべての需要に対応できていない。近年は新型コロナウイルスの影響を受け、移動介助回数が減少傾向になっていると聞いている。</p> <p>多田グリーンハイツにおいて、自治会が運営主体となり、バス停から遠く高低差の大きいエリアにお住まいの高齢者を対象に、地域内のスーパーへの買い物移動を支援する「お出かけ支援プロジェクト」がボランティア輸送として行われている。</p>
会長	<p>今の説明に対して、意見や補足があれば願います。</p>
委員	<p>各委員のご意見を伺いながら確認したいことがある。個別の議論について、前回は市から提示いただいたものがあるが、冒頭に会長より計画の中に落とし込んで、事業として位置付けて進めていきたいとお話しいただいた。市長も個別で協議するのではなく、地域公共交通会議の場で議論するキックオフにしたいと言われていた。前回我々が個別の事業としてご説明申し上げたのが、オンデマンドモビリティを代表とする小型乗合交通と、中心市街地における回遊性の確保であった。これら 2 つの事業をやりたいと申し上げていたが、会議の冒頭に会長からいただいたご発言、また市長が申し上げた内容を踏まえ、市としてもともとやりたいと思っていたデマンドを代表とする小型乗</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>り合い公共交通、あるいは中心市街地における回遊性の確保については、改めて今回作成する地域公共交通計画の中に認めていただくという作業もあるが、しっかりと落とし込ませていただいて、そこからもう1度仕切り直しでこの事業をやるのであればやっていくということを考えているが、そこを確認するという事で意見させていただいた。</p> <p>今回の実施計画の中の事業に位置付けられるかどうかについて、現状の問題点をどう改善していくか、そのための方策としての施策が一定の効果があるのではないかと、という意見があれば、それをどう具体化するという議論になる。色々な問題を抱えている地区が複数あるとして、改善の方向性を検討するための実験のように位置付けることもあるかもしれない。ただ、まずは現状の問題に対してどうしていくべきか、という対策案の一つに位置付けられるかどうか、そういう部分について皆様から是非ご意見いただきたい。こんな方法もあるのではないかと、というその方法の中に前回もご発言があった新しい技術を入れたらどうか、ということもあれば当然入れていくと思う。今のご発言も含めご意見があればお願いしたい。</p>
委員	<p>移動制約者に対して移動をどうするかということに取り組んできたが、現在は要介護者・要支援者・障がい者、それから単独では公共交通に乗れない方にサービスを提供している。例えば要介護者でなくても、自宅からバス停まで坂道が多く、1人ではそこまで行けない方や認知症の方も増えてきている。そういった方々も、もちろん市民であるので、自由に移動できる権利を持っている。そういう点も踏まえてこの会議を進めていかれると思う。これは福祉にも関係してくると思う。委員の中にも社会福祉協議会やコミュニティ協議会からの委員も参加されておられるが、交通政策課や福祉の部門も連携して取り組んでいくことが大事かと思う。どこの地域でも移動困難者、高齢者障害者の移動ニーズがある。それについてはどこの市町村も課題として取り組んでいる中で、交通と福祉の連携について、この委員の中にも参加いただければと思う。我々も日々認知症・障がい者の方々の移動サービスを有償ボランティア活動として行っている。なかなかニーズに応えられない所もある中でドライバーも確保しなければならない。現在2種免許保持者を3名と記載しているが、最近1名増えて、合計4名になった。今後更なる移動に取り組み、誰もが自由に移動出来るよう皆さんと一緒に取り組んでいきたい。オンデマンドモビリティについて、市長が取り組まれるのは大賛成である。</p>
会長	<p>別のところで、福祉有償運送協議会の会長を10年やっていたが、当初は多くの申請があった。今は熱意をもって言っただき、入会金等も不要ということである。当時は入会金が10万円という所もあり、ひどいものもあった。やはり規制緩和がされると営利目的で入ってくる業者もおり、当初はとても大変だった。今はそういった事業者は淘汰されてきていると思うが、福祉有償運送に関しては、基本、会員の方々の移送、作業所や通院等に有償でサービスをしていただいている。福祉的な観点が強く、規制緩和</p>

発言者	発言内容等
	<p>された当初はタクシー事業者から随分反対もあった。福祉タクシーも導入されてきている中で営業上の問題等色々あったと聞いている。その中で会員に対するサービスとして定着してきていると思う。福祉事業として共通の移動手段でサポートするのは、効率的には良くないという場合があるのであれば、タクシー券を市役所から配布してタクシーを使うという例もある。一般的な公共交通の概念で言えば、誰もが、同じ条件で利用できることが重要となる。但し、色々な方が使えるようにということで、車椅子の方でも利用できるとか、あるいは視覚障害をお持ちの方でもサポートがあれば利用できるという共通の利用手段として公共交通を考えるとことになっている。利用者のニーズに合わせてどんなサービスが適切なのかを考えた上で、適宜提供できるようになれば良いかと思う。</p> <p>それと観光については、レクリエーションなどに、残念ながら車で行かれる。公共交通を使ってくれない。せっかくなので、バスに乗って行って手ぶらでバーベキューが出来るようなサービスをしてくださいと言っているが、管理者が違うのでなかなかうまくいっていない。観光事業と乗合事業との連携はぜひやっていただければよいと思う。他のところで言っているのは、車を入れないようにしてくださいということである。環境省の関係もあって、自然保護や重要文化財の保護のために、ある所の駐車場で降りてもらってそこからバスに乗って行ってもらうということは全国の有名な観光地では実施されている。一般の自治体でも観光地ではそういった形で、駐車場で一旦降りてバス等で行ってもらうようにできないか。そうすれば特典が付けてもらえないか、といったことも言っているが、なかなかうまくいっていない状況である。皆さんから発案をいただけるのであれば、そういったことも含めて、計画の中に入れてくるのかもしれない。</p> <p>免許返納の話もあるが、公共交通を使ってもらうと当然車を使わないので飲酒運転も無い。その分事故も減るであろう。また高齢者が免許返納をされても移動出来るような交通サービスを是非やらなければならない。以前、地方の講演会に80歳以上の女性が私の話を聞きに来られたが、そのときに免許返納の話はなかなか出来なかった。その方はそこに来るのにさえ軽トラックに乗られている。そんな方に免許返納をお願いすればここに来るなということか、と思われる。それをサポートするのが公共交通である。充分な需要があるわけではないかもしれないが、必要なものとして市民の皆さんが理解すれば税金で負担しても良いのかもしれない。そういう議論が出来るようなものとして、色んな情報を出していただいて、皆さんでお考えいただければありがたい。そういう意味で今日は地域と交通の現状についてご説明いただいた。また、前回ご報告いただいた乗り合いと中心市街地の話も出していただいたので、決めるわけではないがこの後、繰り返しになるが問題点を改善するための方法として皆さんと共通の理解ができるのであれば、そういったものも組み込んだ計画として考えていきたい。その場合でも他に方法があれば必ずしもそれが選ばれるわけでもない。</p> <p>当初、情報系企業がMaaSを実現するために協力する、ということを書いていたが、MaaSの基本は公共交通がベースである。鉄道やバスとその他の手段、タクシーや自家用車、自転車等を含めて全体を一体化・統合されたシステムをMaasと呼んでいる。日</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>本は個別輸送が前に出てしまっていて、なかなかヨーロッパで言われている Maas とは違う方向に行ってしまう感もある。どうしても情報系、技術系だけが前にどんどん行ってしまうので、ベースの移動については置き去りにされている部分もある。そういったことも含めて使えるものは使おうとご理解いただけたら良い。</p> <p>個別の事業であるオンデマンドや中心市街地の回遊性等については今会長にご提案いただいたような進め方に今後なっていくかと思う。但し、もう1つは、我々が今取り組んでいる内容を前回の会議で申し上げたことである。それは市内で唯一の補助路線と言われている大和バスの路線バスである。以前から課題としてはあったが、特に働き方改革等々や人件費の高騰諸々があり、市が出している補助金ではなかなか運行が立ち行かないということで、事業者さんの方から色々と問題提起がされている。それから何とか持続可能な公共交通を大和でできないかということを経験の中で、改めて地域が主体となり非常に熱心な会議を立ち上げていただき、常に議論をしていただいている。その中に市と阪急バスさんが入らせていただいて一緒に議論している。今の整理であれば、個別の事業は改めてもう一度整理しなおそう、ということだと思うが、ここまで熱心にご議論いただき、またルートやダイヤも見直しをかけているという状況を踏まえて、この計画の策定と同時進行で進めさせていただいて、逐一この会議の場で状況を市が代表して言うのか、地域の方からご説明いただくのかどうかは別として、こういった進め方をご了解いただきたい。</p>
事務局	<p>資料7 2をご覧ください。川西病院・大和団地線の概要について説明する。本路線は市立川西病院が北部に移転したことに伴い、交通の利便性向上を目的に平成5年より平野駅から山下駅の運行が始められた。その後平成13年からは大和地区内に延伸し、現在、赤の点線で囲っている部分で運行している。これが市内で唯一運行補助をしている路線の範囲となる。</p> <p>補助路線のこれまでの経緯を説明する。平成5年より運行している補助路線の成り立ちについては、先ほど説明した通り。また、下から4行目からになるが、令和2年10月より、大和地域と市が補助路線の持続可能なバス運行の検討を開始し、令和2年12月に大和交通検討委員会が発足し、令和3年9月より、川西病院・大和団地線のダイヤとルートが改正となっている。</p> <p>バス業界における課題を説明する。全国的にバス業界の運転士不足・高齢化の問題があり、阪急バスは運転士確保のため、平成31年4月より契約社員だった運転士を正社員化された。その結果、人件費が高騰し、運行経費が大幅に上昇している。</p> <p>川西病院・大和団地線の課題について、(1)から説明する。大和地域の現状としては、ご覧のとおりである。次に協議の現状としては、社会的変化等に対応した持続可能なバス運行について検討を進めており、令和3年9月からは大和地域の住民が利用しやすいダイヤ改正及びルートの見直しを行っている。</p> <p>川西病院・大和団地線の課題について、(2)を説明する。地域、特に大和地域と川</p>

発言者	発言内容等
	<p>西市と阪急バスの3者のおもいについてそれぞれ記載している。3者のおもいを尊重しあえる持続可能な運行方法について、模索している。</p> <p>令和3年9月より新しいルート・ダイヤにて運行しているので、これについて説明する。なお、右の運行図は大和地域を抜粋しているもので、その他の地域、畦野駅発山下駅方面等へ行くルートは、従前と変わらない。まず大和地域におけるルート・ダイヤは、便数は41便から3便減って38便となり、ルート数は4ルートから2ルートとなっている。川西病院・大和団地線全体におけるダイヤとしては、58便から53便となっている。</p> <p>川西病院・大和団地線の維持に向けた取組状況について、(1)から説明する。市の今後の進め方として、大きくは収支の改善に向けた取組を進めていきたいと考えている。具体的には、大和交通検討委員会をはじめとする地域取組の後方支援、乗降調査の実施、またそのデータ分析及び地域への提供、関係機関との調整、地域公共交通会議での活動報告をし、協議させていただきたい。</p> <p>川西病院・大和団地線の維持に向けた取組状況について、(2)を説明する。平野から畦野駅間の地域について、記載のとおり現状をふまえ、今後、補助路線のあり方について、沿線地域のコミュニティや自治会と検討していきたいと考えている。</p> <p>次に、(3)を説明する。大和地域での検討の進め方の方針としては、令和3年9月から始まった新ルート・ダイヤの検証等をおこなうこと、また、住みよいまちづくりを進めるにあたり、バスは欠かせないため、地域住民が一丸となり、バスを守り育てるための様々な活動を進めることである。令和3年3月以降の取組状況は記載のとおりである。なお、別添資料のバスだよりにより詳細が記載されているので、あわせてご覧いただきたい。</p> <p>事務局からの説明は以上となるが、続いて新ルート・ダイヤの乗降客数の変化等、速報値について、阪急バス様からご説明いただきたい。</p>
委員	<p>9月1日からダイヤ改正を実施した。左側が路線全体の輸送人員がどうなったかということで、去年もコロナの影響があったが、今年はさらに、去年よりも8月・9月は悪かった。8月の数字は夏休みということもあって凹んでいる。9月は更に凹んでいるが、冒頭に申し上げたように10月から並行して走る多田グリーンハイツ線がダイヤ改正しているが、その新ダイヤに合わせて川西病院・大和団地線の時刻を設定したところがあり、時間帯によってはグリーンハイツのバスと病院のバスが引っ付いて走ってしまうところがあり、これが10月以降是正されている。この後は様子を見ていかなければならない。右が畦野駅の乗降車数で、これも去年と比べて減っているが、9月は8月に比べて伸びている。やはり朝夕の便数を減らして、昼間の便数を増やしたことが、乗降客数の増加として表れていると思っている。</p> <p>大和の地域の取組として、発車オーライというものを出されている。今回の資料にはきっちりと謳われていないが、このダイヤが維持できるのは来年の秋までで、利用者が芳しくない、収支がよろしくないといったことになると川西市からいただく補助金に</p>



発言者	発言内容等
	<p>見合った輸送にしなければならないということで、一生懸命地元が取り組んでいただいております、頭が下がる。</p> <p>これまでも利用促進をされてきて、平成 25 年ぐらいからモビリティ・マネジメントの活動をされてきて、利用者数が伸びてきたという実績もあり、好事例だと思う。来年の秋までの実績がどうなるかはわからないが、実際に大和でこのように取り組んでおられて、地元が一生懸命バスを残そうと取り組まれておられるのを他の川西の市民の方、あるいは自治会コミュニティの方に知っていただいて、路線バスを便利に残す、あるいはもっと便利に乗りたいという思いというのはご利用があって初めて叶うという所も、市として全市民に発信していただけたらと思う。</p>
会長	<p>せっかくなので、地域の方からも意見あればよろしく願います。</p>
オブザーバー	<p>今まで色々と話が出ているが、地元ではこのバスだよりを各戸に配っている。この 15 号を読んでいただくと、各家庭にも 400 枚程バス利用促進のポスターを作成・配布した。皆様もこの団地でバスが無くなることは苦しいことだということで、非常に期待を持っている。委員会では何とか行動を起こしてバスを残していきたいという決意がある。今おっしゃったように阪急バスさん、それから川西市のご支援で本年 9 月から新ルート・新ダイヤで運行を始めている。これは現計画の川西市公共交通基本計画で定められている地域全体で担う取り組みの方向性に沿った大和地域の公共交通実施計画そのものだと認識している。その位置付けを近々川西市と協議することを検討する予定である。先程部長がおっしゃったように私共も同じような考えである。またよろしく願いたい。協議が整えば川西市の公共交通基本計画で定められている 3 つの戦略、14 の取り組みの方向性を具体化して、現計画を実現し、その計画の進捗状況によって協議を行う川西市の公共交通会議において検証していただくようお願い申し上げます。住み慣れた地域でいつまでも住み続けたいために、バス運行は住民の生活を支えるライフラインである。利用者を増やすための方策やその他の取り組みについて、関係者のご支援をいただきながら引き続き検討し、現在の便数を確保できるよう、地域一丸となって進めてまいりたい。</p>
会長	<p>基本計画を策定する際にも、地区内交通をどうするか、ということで、現状として問題を抱えていた大和地区をモデルケースとすることとして部会を作った。その内容をこの本会議に報告いただき、それが今後どう展開していくかということも議論した。基本計画策定時であるので 1 つの例として基本計画の実践編に入れた。今回は具体的に地域公共交通計画を策定することになるので、並行してというお話があったが、本来は大和地区の問題を改善するためにどうすれば良いのかということもまずはここで議論をすべきだった。時間経過からするとすべきであったが、バス事業者と地元と行政の中で意見交換をされて具体的にダイヤ改正をされたという状況にある。そうするとこの会議の中で、基本計画策定時にも部会を作った対象の地区なので、そこで実施されている今</p>

発言者	発言内容等
	<p>回のダイヤ改正等についての今後の検証については、この会議の中で議論をすべきではないかと思う。冒頭に申し上げた基幹交通とフィーダー系交通と地区内交通ということでいうと、他の団地や地区もあるかと思うが、1つの代表的な例としてまずは大和地区に関して検討するというのを、皆さんの中でご異議がなければこの会議の中で検討したいということである。本来は代替案をいくつか並べて皆さんに意見を出していただいてどうしよう、という議論をしなければならないが、もう既に案が実施されているので、まずはその案についてご検討いただくということでご了解いただけるかどうかというのが2点目である。</p> <p>3点目はこれをどんな形で評価するのかということである。これは皆さんから早急に意見をいただいて決めなければならない。利用者数や収支もあるかと思うが、冒頭に交通事業者さんからも話があったようにコロナの影響や燃料費の問題等色々あり、なかなか収支が改善するという見通しが立てにくい。もう1つあるとすると、当時の基本計画策定時には地元の方々が頑張っていたいて利用者数が増えたということがあるので、評価としては利用者数が今後どうなるのかということが指標として考えられる。この地区がコミュニティ活動としてバス利用に対して活動しているという、そういったことにことに対してもどのように評価するのか、今後ご意見があればいただきたい。それがクロスセクター効果として認定されるのかどうか。コミュニティの活動ということでいえば、町会の加入率が全国的にどんどん低下していることや、町会に入っていないからゴミを収集させないといって裁判になった例もあり、問題となっている。町会に入る人が減少し、コミュニティが弱体化しているというのが一般的である。コミュニティが弱体化すると何が問題かということ、ゴミの問題もあるが災害時の防災力等が弱体化するということである。助け合いや情報ネットワークも含めてコミュニティ力を高めることが評価されるのかどうか、そういったことについても皆様からご意見をいただきたい。評価されたとして次にどうするのか。皆様の意見を踏まえて決めていくことが必要となる。これが3点目である。1点目、2点目についてはご了解いただけるか。この会議の中で、今進んでいるが今までの経緯を踏まえて課題にするということと、どうすべきかという議論を本来すべきであったが、今進んでいる案について検討することについて。了解いただけるか。</p> <p style="text-align: center;">(意義なし)</p>
会長	<p>それでは3点目について。やってみてわからないままいけばもうやめましょう、ということになったり、財源的な制約があるからこのバスを減らそうといった感じで勝手に決まってしまうと困る。地元の方々が今がんばっていただいている、利用者が増えるということも期待しながらどうなればどうするか。またその先どうするか、ということを決めなければならない。そのためにこの会議を開催するかどうか。本来は部会を作ればよいと考えていた。ただ副会長が遠方の先生で、副会長に頼んで部会を作るわけにもいかない。どうするかは決めかねるところはあるが、皆様からご意見をいただ</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>きたい。1年後という話もあり、3か月とか半年で状況の観測をした中で評価をして、どう変えていくかということとその都度検討していかなくてはならない。他の公共交通計画本体も検討していかなければいけないが、そのような形で検討していくということではどうか。</p> <p>資料の5ページに3者のおもいと書いてあるが、みなさんで協議・合意して路線を見直していくのはやぶさかではない。ただ令和4年10月に健全な事業を実施と書いてあるのは、これは我々としては必達の事項である。川西市の「限られた予算内での適切な輸送サービスを行いたい」というのは「おもい」であって、ここで議論がされて予算がオーバーするような結論になってもそれはそれなりに予算措置をしていただけるといふことでよろしいか。</p>
委員	<p>予算はここに表示させていただいている通りで、我々としても市の中で確認しているのは、この予算の範囲内でやるということが意思決定されている。これをお願いしたいという考え方である。</p>
会長	<p>バス事業者は現在の費用では運行できない、現在のサービスにはこれだけ予算が必要であるとのこと。行政は税金の負担としてこれだけしか出せない。そうすると答えは無い。その状況を打破するためにこの会議がある。その隔たりのある金額をどうすれば詰めていけるのか、皆様に知恵を出していただきながら進めなければならない。バスの利用者がたくさんいれば問題はなくなる。そうであれば利用者を増やすためにどのような支援が出来るかも考えていただきたい。例えば、今はコロナ禍であるので、バスやタクシーを使うためのおでかけ支援というのを行政が高齢者を中心に行っているところもある。それなりの財源が必要であるが、補助路線に対する補助ではなく、市民がお出かけをするためにコロナで大変だから支援として出されている。今のこの地区の利用者が増えるようなことを是非考えていただきたい。本来、ダイヤ改正もそのためにやっているはずである。予算がないから減らしましょうということではなくて、少なくとも利用しやすい形に変えましょうということではやっていただいている。それをバス事業者の方でも、減便はあるがダイヤ改正やルートを変えていただいている。市民の移動サービス支援のようなものを行政としてどう考えるか。あるいは地元の方々から言うと、真似をせよというわけではないが、私が関わっているところだと、町会で回数券を買って、敬老の日にお年寄りに配って、皆でバスに乗ろうということをやっている。町会費やコミュニティの中でそういうものを募って皆さんに乗っていただくような手立てを考えると、それぞれの立場で出来ることを考えていただきたい。そのためにこの会議をしているということをしてほしい。そうでなければ「これだけしか出せない」ということで無くすとなると地元は大反対、こんな構図を作りたくない。そういったことが無いように国も活性化の法律を改善し、こういう会議で議論することになっている。</p>

発言者	発言内容等
	<p>今やられているのはダイヤ改正とルート改善である。この後どうなったら良いか。これは例であるので地元でそういう活動もあるかもしれない。最悪の場合、収支改善するために値上げもやむを得ないといった議論もあるかもしれない。それぞれがある程度痛みをもって考えていただかないと解決しようが無い。私としては、皆さんがいるから良い知恵だとか方法もあるだろうから、ここで議論しようと思っているわけで、そうでなくなると議論が出来なくなる。出来なくなるということは問題を大きくしてしまうということである。そういう理解でお願いしたい。例えばこれから3か月または半年の間に、それぞれが出来ることを提案いただきたい。地域の活動を広報してほしいというお話があったが、バス車内の案内とか何かできないかとか。これも他の所でやっていることで、昨日もテレビでやっていたが、子どもさんの描いた絵を車内に貼るというのも一つかと思う。別の所では、子どもさんが車内放送を録音したものをバスで流す。保護者が聞くためにバスに乗る。そうやって色んなことをやっている。本来、そういうことを議論して何が出来るかをメニュー出ししましょう、というのがこの会議である。それがなくては、今決まってしまったのでその先は知りませんということになり兼ねない。今からでも遅くないので、今やっていることは済んでいるが、少なくとも3ヶ月なら3ヶ月の時間までにそれぞれの立場で出来ること、可能性のあることについてご提案をいただきたい。それをその次の何ヶ月かで実践する。そして結果を見る。そういう形でやらなければ、1回だけ変えて1年経ってどうするかということになると結果だけである。もう大幅減便か廃止かというようなことになる。そうならないように、後でスケジュールをご説明いただくが、スケジュールの中でこの会議をどのくらいの頻度で開催するのかということを決めていただいて、その際今申し上げたように皆さんが出来るような、あるいは考えられるようなプランを是非提案していただきたい。それを出来るだけ早く次に移したい。例えば「利用者数がこれだけ増えました。もう少しがんばればもっと増える。こんなことをすればもっと増えるのではないか」といったことや、逆に減っているのであれば、それぞれがこんなことが出来るのではないか、ということを出していただいてそれをすぐ実践していただきたい。そうでなければ1年先にどうするかなど、1年はすぐに経つ。</p> <p>そんなことを皆さんがそういった形で取り組むということについて、「無理だからやめたほうが良い」ということであればそれは仕方のないことかもしれない。まずはご意見いただきたい。その上で、もしもそうしていくのであれば、スケジュールの中でどのくらいの頻度でこの会議を開催するのか。その際にそれぞれがどういった提案をしていただいて、どういったふうに変えていくのかを検討することについて了解いただけるかどうかだと思う。</p>
委員	<p>会長の方から、市としてどのような役割があるのかという問いをいただいた。大和地域の取り組みを全市的な取り組みの中で広くお伝えした上でコンセンサスを得ていくというのは非常に大事であると思う。タイミングの問題であるが、広報誌の12月号で市内の公共交通の現状と大和地区で取り組みをされている状況を市民の皆さんにお知</p>

発言者	発言内容等
	<p>らせしたい。その中で先程議論があった、今地域でどんな取り組みをして阪急バスの現状がどうなっているか。それに対して市が出来ることはどんなことがあるか。また大和地域以外の市民の方がどういう考えを持っていらっしゃるのか。先程予算の話が出たが、ここですぐに良いですよ、とお答え出来れば良いが、最終的には予算は議会での議決のプロセスが必要である。まずは、それぞれ地域、公共交通事業者、それと川西市ではどういった役割分担でどういったことが出来るかというのをまずは議論していく前提であれば、予算ありきではないということは申し上げたい。</p>
<p>会長</p>	<p>どんな良い知恵が出るかはわからない、実際にダイヤ改正の結果がどうなるかもわからない。ただ、利用者数が増えない限りは難しい。また増えても両方が言っている金額に達しない時に、猶予を見て次の施策を提案するとか、そういうことが議論できるのか。議論できなければ結果的に地元の方々もがんばりようがない。がんばってこれだけ増えたのにやはりダメだからやめるといった話になるとなかなか難しい。今、予算ありきではなくて議論をするということであれば、状況を見ていただいてその結果を踏まえてどうするか。何度もくどいようであるがそれを言う以外に無い。行政なら税金の負担をどうするか、予算の範囲で決まっているわけであるので、それをこの会議だけで採用するのは難しいのは良くわかるが、一応そういう方向で検討をお願いしたい。結果的に難しいということはあるかもしれない。その場合でも皆さんで議論していただいて努力をして、結果こうなったという状況を作らなければ、どちらにせよその後のことを考えるのは難しい。</p>
	<p>今日の朝刊にも載っていたが色々な事業の見直しも今なされている。無駄なものを省いて新しいことをやっていこうということもわかるし、大和地区の補助についても地域がこれだけ困っておられて頑張っているのであれば、補助を出すのに対して文句ない、という理解が生まれてくるかと思う。理解の中で税の公平性は生まれる。そういう状況をつくらないと、何も知らない市民から考えると何故そこだけ何千万も出て、となって市民の理解は得られない。そういう状況であることを皆さんに知ってもらうためにも、この会議の中で皆さんに検討いただいて進捗状況を見ながら、結果がどうなるかはわからないが、出来るだけ努力をしていただければお願いしたい。</p>
<p>委員</p>	<p>論点を整理した議論の進め方を事務局にはお願いしたい。</p>
<p>会長</p>	<p>予定では交通事業者からコメントいただくことになっているが、前回にもコメントいただいたので、次回に回していただければと思う。議事進行がまずくて申し訳ない。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>それでは次に今後のスケジュールについて、事務局から説明いただいて、先程申し上げた件をどう組み込んでいくかのことについて、再度ご了承いただくようにもう一度検討したい。</p> <p><b>4. 協議 (6) 今後のスケジュール</b></p> <p>資料8をご覧いただきたい。計画策定と川西病院・大和団地線のスケジュールを記載しており、本会議の開催時期に落とし込んでいる。計画策定については、次回、ニーズ調査の内容検討を予定しており、アンケート調査等を実施して、課題を抽出していきたいと考えている。</p> <p>川西病院・大和団地線については、次回、運行状況の報告を予定している。また、本格運行については、令和4年10月からの本格運行の内容が未定であることから、破線にしており、その時点で収支差を整えたいと阪急バス株式会社から伺っている。</p> <p>川西病院大和団地線については、先ほど議論いただいた通り、3か月に1度、ないし半年に1度、状況を見ていくという話があったので、その都度運行状況等の説明が出来ればと思う。</p>
会長	<p>行政、事業者、地元の方も含め、9月から実施されているが、次のチェックはどのくらい期間を置いてやればよいか、何かご意見あるか。コロナの状況もあるかと思うが、意見があればお願いしたい。</p>
オブザーバー	<p>今現在、色々なことを検討されているが、私どもでは保育園や小学生に塗り絵をやってもらって、阪急バスにお願いして車内に掲示してもらっている。また俳句も募集して集まっているので、順次車内に掲示してもらい、協力者を増やしていきたい。その一環で、地元の行事でバス券を発行する。今度の13日に大和フェスタということで公園ウォークをやるが、200枚バス券を発行して皆さんに乗っていただくことを予定している。今現在は色々なキャンペーンをやって団扇を配ったりしているが、102枚バス券を発行して乗っていただいた。こういった地道な活動を続けてバスに対する関心を持っていただきたいと思っている。それから阪急バスのグランドパスとかハニカの販売も予定している。またバスの便に今日は何人乗られたかという調査を9月28日に全便、10月26日に38便全便実施した。今月は11月8日から14日まで一週間通して土日も入れて乗車数を調査する。これで今後のことを考えていきたい。</p> <p>この会議で大和バス路線を議論していただくということであれば、私がオブザーバーでよいかどうかについても議論いただければと思う。</p>
会長	<p>いろいろやられていることの情報提供をしていただいて、どのような効果があったかについて、その都度情報共有をしていただきたい。それが今のサービスの継続に繋がるのか、何か新たな変更が必要なのか、そういう検討に繋がれば良い。</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>毎月、大和地区のコミュニティさんと川西市さんとの会議に私も参加している。先程スケジュールの話があったかと思うが、その部分についてお話をさせていただく。先程資料にもあったが、令和4年10月には阪急バスとして適正な事業運営を行いたい、というスケジュール感を地域の皆さん、川西市とお話させていただいている。見直しの結果を1回見つめて来年10月以降の運行を判断するには、市の予算措置が関わってくる今年度末となる来年3月位に一旦区切りを付けて、そこで来年10月以降の運行の方向性を決めようというスケジュール感になっている。</p>
会長	<p>そうなる少なくとも3月末までには、1回以上、状況の確認をして共有することが必要である。どこの地域公共交通会議でもこんな展開になっている所は無い。ダイヤ改正等をするときは、必ずここで諮られるのが基本である。そのため、物事が進んでいるのでそれをもう1度全体の中で議論したいと申し上げている。非常に無理なことをお願いしているのは承知しているが、そういう意味ではこのタイムスケジュールで言えば厳しい状況になっている。他市町でも新しいことをやろうとすると準備期間があって、やった後に1回目、2回目のチェックがあってということがあり、少なくとも2年ぐらいはかかる。非常に厳しいが、今のお話では3月末までに必ず1回開催して、状況を皆さんで共有していただいて、今後どうするのかということについて検討いただきたい。もちろんそれぞれの思いに至るかどうかはわからないが、出来るだけ寄り添っていただいて可能な範囲で答えが出せるようお願いしたい。</p>
委員	<p>大和地区の路線について、地域公共交通会議での取り扱いであるが、以前平成25年当時に分科会が出来て、ということであるが見直しについては地域公共交通会議での議論を経ないといけないというお話になっていたかどうか。私の記憶が定かでないので、そういう取り扱いになっていたのか。そうであれば私共が見直しをお願いした平成31年、その時に地域公共交通会議を開いてこういう問題が起こっているということを皆さんに知っていただくべきだったのではないかなと思うが、そのあたりはどうなのか。</p>
会長	<p>冒頭に申し上げた通り、本来は平成25年から27年にかけて基本計画を策定した後、すぐに地域公共交通会議を開催しなければいけなかった。ところが当時の地域公共交通会議はこれではなく、許認可のための会議として設定されており、こういうことを議論する場ではなかった。出来るだけ早期にこういう形の会議を開いてほしいとお願いしてきたが、それが実現しなかったため、今おっしゃったような縛りはかかっていない。改めてこの会議を開催して、この場で皆さんにお願いして議論したいということである。</p> <p>本来は、地域公共交通会議の中で諮られていることであれば、皆さんの合意の下で検討されたことについては、どなたもそれを尊重する方向で検討いただくことになる。そのことが出来ていないということは、結果的には交通事業者が決められても仕方がないことかもしれない。ただ改めてこの場でそうなるかもしれないが、もう1度皆さんで</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>今申し上げた形でご検討をお願いして、少しでも良い方向を見いだせるように寄り添って議論をしていただけるようお願いしたい。</p> <p>他になければ事務局にお戻りする。</p> <p><u>5 . 閉会</u></p> <p>次回の開催においては、来年の1月を予定しているが、調整の上みなさまにご連絡させていただく。</p> <p>それでは、本日の会議はこれで終了とさせていただきます。</p>