

会 議 録

会 議 名 (付 属 機 関 等 名)		令和 3 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 4 年 1 月 27 日 (木) 13 : 00 ~ 15 : 30	
開 催 場 所		ア ス テ 市 民 プ ラ ザ ア ス テ ホ ー ル 1	
出 席 者	委 員	日 野 泰 雄、松 村 暢 彦 (web 参 加)、東 山 仁 (web 参 加)、野 津 俊 明、松 下 誠 吾、高 田 憲 二、杉 本 勝 広、佐 藤 健 二、秋 篠 彩、竹 内 権 太 郎 (代 理 出 席)、藤 田 幸 治 (代 理 出 席)、船 木 靖 夫 (代 理 出 席)、五 島 孝 裕	
	そ の 他 (〆 ザ - バ -)	南 野 繁 夫、高 垣 久 夫、奥 藤 秀 樹 (web 参 加)	
	事 務 局	【 土 木 部 】 阪 上 副 部 長、小 西 課 長、山 元 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
傍 聴 不 可 ・ 一 部 不 可 の 場 合 は、そ の 理 由		16 名	
会 議 次 第		1 . 開 会 2 . 報 告 (1) 交 通 事 業 者 に お け る 今 後 の 取 組 予 定 に つ い て 3 . 協 議 (1) (仮 称) 川 西 市 公 共 交 通 計 画 に 係 る ニ ー ズ 調 査 に つ い て (2) 補 助 路 線 の 現 状 と 補 助 路 線 の 持 続 可 能 な バ ス 運 行 の 検 討 に つ い て 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>「令和3年度第2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、各委員の発言において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13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>資料の不足等を確認させていただく。</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します。</p>
会長	<p>みなさん、こんにちは。今日から兵庫県は、まん延防止等重点措置が発令されている。オミクロン株が流行する中、ご出席いただき感謝申し上げます。私事だが昨日リモートで、私が会長を務めるある市の都市計画審議会に出席した。その際、会場の発言がリモートで参加している私に聞こえにくいことがあり、話がずれて迷惑をかけてしまった。従って、リモートでの参加者は聞こえにくかったらその旨発言いただきたい。また、会場の参加者はマイクでハッキリ発言するようお願いする。昨日の経験から学んだのでよろしく願います。</p> <p>今はどこの市でも地域公共交通会議が開催されている。私も月曜日にリモート会議に出席した。ご承知の方が多いと思うが、地域公共交通計画、あるいは網形成計画の策定をしているところの補助対象を中心として、事業評価と今後の対応について国に報告することになっており、その内容について会議の中で審議されている。</p> <p>そこでは、コロナ感染症による利用者の大幅減少により、評価が非常に困難であるという報告にならざるを得ない事態になっている。また、それに対する対応策はというと、利用促進策を図るということになっている。コロナ禍で利用促進を図るということは、いいことなのか。まん延防止等重点措置等が発令されなくても、外出を控えようとするはずである。バス・電車を使って外へ出ようと言うのは良いのかどうか難しい問題だと思う。利用者減少で事業者は収支が悪化する状況にあり、八方ふさがりの状況と言わざるを得ない。</p>

発言者	発言内容等
	<p>国から地域公共交通を維持継続するための支援制度を出してほしいが、うまくいっていない。月曜の新聞に全国バス協会から、「人流抑制によるバス業界は危機的」というタイトルの広告記事がでていますが、これはもっと早く出してほしかったし、誰に対して何を訴えかけているのか理解できなかったのが残念である。読むと人流抑制は合理的なのか、人流抑制するなとしか読めない。国へ支援要請をお願いすると書いていただけたらよかった。いろんな事情があると思うが、基本的には国からの財源補助がないと、どこの地域公共交通も大変な状況である。今後は自治体、事業者が一体となって、協会を通じてでもいいので国への支援要請を是非ともお願いしたい。いまや飲食店だけではなく、ガソリンの高騰分の補助や、スーパーマーケットの従業員が濃厚接触者になった時の欠員採用の補助が出るなど、いろんな補助制度が言われているなかで、私たちの市民の足である公共交通に対して直接的な事業者支援が無いのは納得いかない。一時的ではなく、公共交通については、一旦利用者が減って、路線廃止、減便になると戻るのが大変である。今後、関係者全体でスクラムを組んで国への支援要請をお願いできたらと思う。しかし、今すぐに叶う訳ではないので、今日の会議に際しては、この会議の目的に照らし、それぞれの役割を果たすべく、参加者全員が互いに知恵を絞って積極的な提案を出していただくことが大切となるのでよろしく願います。長くなったがご挨拶に変えさせていただきます。</p>
事務局	<p>以後の議事進行については、日野会長にお願いしたい。よろしく願います。</p>
	<p><u>2. 報告</u></p>
	<p><u>(1) 交通事業者における今後の取組予定について</u></p>
会長	<p>それではまず、次第の「2. 報告(1) 交通事業者における今後の取組予定について」から始めさせていただきます。</p> <p>なお、前回の会議で交通事業者の皆様からご説明していただく予定であった「交通事業者における現状と今後の見通し」については、時間制約の都合上、前回の会議で配布した資料配布に留め、改めての説明は今回省略するので、了承いただきたい。</p> <p>それでは、新たに情報提供をいただいた阪急バス様より、説明をお願いする。</p>
委員	<p>お手元資料1で、通勤定期券・高齢者専用定期券の運賃改定および深夜割増運賃適用時間帯の拡大について、説明する。</p> <p>この件に関して、昨年末、近畿運輸局様へ申請を出した。出来れば本年4月から実施したい。申請理由のところに、コロナ禍以前から少子高齢化によって就業人口が減少する等、バス利用者減少は厳しい状況にあった。新型コロナウイルスの影響があり、運輸収入が著しく減少し、リモートワークや在宅勤務、新たな働き方によって通勤定期旅客が減少している。新たな生活様式によって深夜時間帯の利用も大幅に減少している。このような状況をうけ、弊社では諸経費の削減、バス車両を始めとする投資の抑制も進めてきたが、お客様のご利用が以前の水準に回復しないという見通しの中、公共交通機関</p>

発言者	発言内容等
	<p>としてお客様にサービスを継続的に提供していくために、必要となる経費の一部をお客様にご負担いただくことになり、今回の申請に至った。</p> <p>概要について説明したい。1点目は通勤定期券の割引率を変更する。現在の28%から25%にし、3%割引率を引き下げる。裏面に現行と改定後の定期券運賃の表がある。概ね4%程度の値上げとなる。</p> <p>2点目は高齢者専用定期券グランドパスである。「グランドパス65」は65歳以上のお客様に定期券を発売させていただいているものである。65歳以上でもお勤めになるという流れで「65歳以上」だったものを、「65～69歳」「70歳以上」に分けて「グランドパス65」「グランドパス70」を新設し、それぞれ運賃額を値上げさせていただいた。券種によるが、概ね10～20%値上げで考えている。</p> <p>3点目として、深夜割増運賃適用時間帯の拡大ということで、現在、鉄道駅を24時以降に発車するバスについては、通常運賃の倍額を頂戴しているが、今回23時以降に発車するバスに適用させていただく。川西市域でいうと、「けやき坂清和台方面」に深夜バスがある。加えて「日生ニュータウン」、「湯山台」、「多田グリーンハイツ」に深夜割増運賃が適用される。ご利用のお客様には、ご迷惑をおかけすることとなるがご理解いただきたい。</p>
会長	<p>鉄道会社の値上げの話も報道でされており、公共交通に対しても値上げの話が出てきている。今の阪急バスの説明に対し、質問や意見はないか。</p> <p>ちなみに高齢者専用の定期券は、どの区間でも同じということか。</p>
委員	<p>一部路線を除いて、全線フリーパスとなっている。</p>
会長	<p>運賃に関しては利用者数を勘案されて、値上げすると利用者が減る、そういうことも含めて収支改善に効果的ということで計画されたことだと思う。</p> <p>他に質問はよろしいか。</p> <p>残念だが、今のバスを維持していくということで、皆で値上げを許容していかなければいけないということかと思う。</p>
会長	<p><u>3. 協議</u></p> <p><u>(1) (仮称)川西市公共交通計画に係るニーズ調査について</u></p> <p>続いて、「3. 協議 (1) (仮称)川西市公共交通計画に係るニーズ調査について」に移る。事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>前回の会議で(仮称)川西市公共交通計画の策定について諮問させていただいた。本計画の策定を進めるにあたり、まずは移動の現状や課題を把握し、必要な施策を検討するため、3種類のニーズ調査を実施していきたいと考えている。</p> <p>については、本日の地域公共交通会議で他に必要な観点や、把握すべき事項としてお気</p>

発言者	発言内容等
	<p>付きの点等が無いが、ご協議いただきたい。</p> <p>それでは、(1)(仮称) 川西市公共交通計画に係るニーズ調査について、ご説明させていただきます。【資料 2】をご覧ください。</p> <p>まず、「 1 . 調査概要」について、ご説明する。ニーズ調査としては、「 1 市民交通行動アンケート調査」、「 2 公共交通事業者ヒアリング調査」、「 3 交通不便地の移動課題調査」の 3 種類を考えている。</p> <p>1 市民交通行動アンケート調査では、移動の現状や移動課題の把握、計画目標や施策設定に係る市民意識を把握するため、16 歳以上の川西市民を対象として、郵送で 3,000 部のアンケート調査票を配布し、郵送回収することを考えている。</p> <p>2 公共交通事業者ヒアリング調査では、供給側から見た移動課題の抽出や、観光需要を含む利用促進の取組状況の把握、今後の施策実施可能性を検討するため、市内を運行する公共交通事業者である阪急バス株式会社、伊丹市営バス、能勢電鉄株式会社、阪急電鉄株式会社、西日本旅客鉄道株式会社、法人タクシー 5 社の合計 10 社への聞き取り調査を考えている。委員としてご参加いただいている各社におかれては、調査のご協力よろしくお願いいたします。</p> <p>3 交通不便地の移動課題調査では、交通不便地における移動課題の把握や、地域主体の移動手段導入の可能性を検討したいと考えており、現時点で調査対象や調査方法は検討中である。</p> <p>各調査のスケジュールと実施時期の考え方については右上に示す通りで、破線矢印は、この期間内のいずれかで実施できればと考えているスケジュールとなる。</p> <p>なお、各調査の詳細な内容については、この後ご説明させていただきます。</p> <p>続いて、「 2 . 市民交通行動アンケート調査」の詳細について、説明する。調査地区は市内全域とし、調査地区の区分は上位計画と同様に、14 地区のコミュニティ単位とする。各コミュニティにおける住所地は左下の表のとおりで、各コミュニティの位置関係は右下の図のとおり。</p> <p>続いて、次の 2 ページをご覧ください。</p> <p>市民交通行動アンケート調査の地区別配布部数について、説明する。</p> <p>配布部数の 3,000 部を 14 地区で均等割する 1 案と、14 地区の調査対象者数で按分する 2 案を比較し、数での評価を行う際に回答の重みが 14 地区で平等となる「 2 案人口割」を採用する。なお、概要欄の配布部数は、令和 3 年 11 月 30 日時点の人口から算出したものであり、配布時には最新の人口で算出し直す予定である。</p> <p>調査項目と活用イメージは左下の表のとおりで、回答者の属性や移動環境、また、日常的な移動状況や課題を把握するため、主な移動目的である通勤・通学、買い物、通院等に絞って、行先や利用交通手段、困りごとやその対応、移動環境の満足度をお聞きしたいと考えている。また、交通手段別の利用実態や課題を把握するため、能勢電鉄、阪急電鉄、JR 西日本、バス、タクシー別に、利用頻度、利用目的、利用区間、アクセス手</p>

発言者	発言内容等
	<p>段、満足度や要望についてお聞きし、特に路線バスについては、利用者数の増加につなげるため、利用しにくいと感じている点や今後の利用予定と理由について、お聞きしたいと考えている。</p> <p>また、計画の方針設定や施策検討に活用するため、公共交通サービスの維持に関する意向や求める公共交通サービスの取組についてお聞きし、最後に自由意見として、利用促進に係るポジティブな意見を収集するため、公共交通の利用者数を増やすためのアイデアをお聞きしたいと考えている。</p> <p>なお、川西市公共交通基本計画の目標値である「公共交通（電車・バス）の利便性に満足している市民の割合」と「自家用車よりも公共交通（電車・バス）を利用することの方が多市民の割合」の確認については、毎年別途実施している市民実感調査により把握する予定であり、令和3年3月末時点での達成状況は右図のとおり。目標値については、それぞれ減少傾向となっている状況にある。</p> <p>スケジュールについては、本日の会議で調査内容についてご協議をいただき、令和4年3月中旬頃を予定している次回の会議で、調査内容の最終案をご協議させていただく予定。調査票は4月中旬頃に発送し、お手元には4月下旬頃に届き、返送期限は5月中旬頃を予定している。</p> <p>続いて、次の3ページをご覧頂きたい。</p> <p>公共交通事業者ヒアリング調査の詳細について、説明する。</p> <p>調査対象は、市内を運行する公共交通事業者を考えており、バス事業者である阪急バス株式会社、伊丹市営バスの2社、鉄道事業者である能勢電鉄株式会社、阪急電鉄株式会社、西日本旅客鉄道株式会社の3社、タクシー事業者は、市内に本社または営業所を有する法人タクシー事業者5社の合計10社に対して、聞き取り調査を考えている。</p> <p>調査項目と活用イメージについては左中段の表のとおりで、計画の方針設定や施策検討に活用するため、維持が困難な区間や持続する上での問題点、特にバス事業者におかれましては、路線の見直し方針や予定の有無について、タクシー事業者においては、営業区域や営業区域外の配車依頼の対応についてお聞きし、最後に利用促進への取組について意見交換をさせていただければと考えている。</p> <p>スケジュールについては、本日の会議で調査内容についてご協議をいただき、令和4年3月中旬頃を予定している次回の会議で、調査内容の最終案をご協議させていただく予定。調査は、5月下旬～7月下旬のいずれかで実施できればと考えている。</p> <p>続いて、交通不便地の移動課題調査の詳細について、説明する。</p> <p>調査対象は交通不便地に在住の市民とし、具体的な調査方法は検討中であるが、現時点では対象自治会へのアンケートやヒアリング調査を想定している。</p> <p>調査項目と活用イメージについては右上の表のとおりで、日常的な移動状況や課題を把握するため、地区内の移動の問題点や移動支援の必要性について施策を検討するために、地域主体の移動手段導入の可能性やご意見をお聞きしたいと考えている。</p>

発言者	発言内容等
	<p>スケジュールについては、本日の会議で調査内容についてご協議をいただき、令和4年3月中旬頃を予定している次回の会議で、調査内容の最終案をご協議させていただく予定。調査は、6月上旬～9月下旬のいずれかで実施できればと考えている。</p> <p>交通不便地の設定については、「不動産の表示に関する公正競争規約施行規則」の徒歩速度80m/分を採用し、駅から徒歩10分圏内となる800m、バス停から徒歩5分圏内となる400m以上離れた地域かつ市民の住所地がある地域とし、各地区における住所地は右下の表のとおり。</p> <p>最後に4ページをご覧頂きたい。</p> <p>鉄道駅800m圏+バス停400m圏と人口メッシュを重ねた市域の図を添付している。この図の説明を行うため、スクリーンをご覧頂きたい。まず初めに、修正事項を説明する。赤線はバス路線を示しているが、川西能勢口駅と伊丹市域を結ぶ南北路線の一部、加茂～北村間の赤線が表示されていなかった。申し訳ない。</p> <p>それでは、この図の説明に移る。鉄道駅から半径800m、バス停から半径400mの円を描き、その円の外側にあって、市民の住所地がある地域を交通不便地として選定している。その主な地域を説明する。</p> <p>特に人口が多い地区は、多田駅西側の新田や多田院の一部地区、鼓が滝駅東側の鼓が滝の一部地区、清和台のバス路線を挟んだ東西の地区やけやき坂の北部地区になる。また、人口は少ないながらも、けやき坂の南側に位置する芋生・若宮地区、清和台北部の石道地区、中北部の山原・緑が丘地区、北部の一庫・黒川地区も選定されている。まずはこれら地区の移動課題を把握したいと考えている。</p> <p>以上が事務局からの説明となる、ご協議のほどよろしく願います。</p>
会長	<p>これから3つの調査を予定しているということで、本日ご意見いただいて調査の内容を確定していきたい。限られた時間の中でご意見を出していただくことも難しいと思うので、この会議の終了後にもご意見を頂戴したい。</p> <p>意見の提出方法について、事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>委員の皆様の中で、本日の会議中にご発言いただけなかった内容やご意見があれば、様式は問わないので、1週間後の「2月3日(木)」までに事務局へメールまたはファックスで送信をお願いします。</p>
会長	<p>今説明いただいて、もしくは事前に資料をみていただいて、こういう方法をとった方がよいということや質問も含めて、意見をお願いしたい。</p>
オブザーバー	<p>3ページ目の公共交通事業者ヒアリングの中で、タクシー事業者へのヒアリング内容として、営業区域、営業区域外の配車依頼の対応とあるが、タクシー事業者の営業区</p>

発言者	発言内容等
	域外の配車依頼は対応できないのではないかと。
委員	こちらで書かれている営業区域外というのは、近畿運輸局が定めるというよりは、会社各々で定めている営業区域外だと認識している。
オブザーバー	それであれば結構。
会長	ある地域の路線バスが減便されていて困っているが、年齢層の比較的低い人が多く、自家用車に乗っているから大丈夫と言う。高齢化で困っているところもあるが、逆に、若い世帯は車で移動すると考えられる。質問されるときに、どんな手段でどんな目的で移動しているかを聞かれるかと思うが、10年後20年後等のことについても、想定で答えづらいかもしれないが質問に入れておいてほしい。車に乗れなくなった時にバスがなければ、そこから復活させることは難しいので、現状のバスの必要性をどう思うのか、といったことになろうかと思う。他のところでも必ず聞いているので、そういうことを聞いていただけるとありがたい。
事務局	計画自体、中長期を見据えた計画になっているので、長期的な設問についても検討させていただく。
会長	3日まで待ついただけるということと、具体の設問票については次の会議までに送っていただいて、ということになるのか。スケジュールについて教えてほしい。
事務局	2月3日までいただいた意見をアンケート調査票に落とし込み、3月中旬の地域公共交通会議で示したい。
会長	分かった。具体的な質問票でないと言いがくいので、お願いします。
委員	資料3ページ目の交通不便地の移動課題調査について、対象者は検討中とあるが、交通不便地の方だけ対象にするのか、高齢者や障がい者など移動に課題があり、現状不便な方も対象と考えているのか。交通不便地在住の市民に聞くとして、今後、交通と福祉が協力し合うことが大切。例えば、福祉関係の現状を知っている方に聞くということはないのか。
事務局	交通不便地については、土地の特徴から出てくる課題等を抽出したい。まず土地にお住まいの方を中心に考えている。対象については、その自治会なのかお住まいの方なのかは今後検討させていただきたい。福祉的な分野については、全体から見えてくるものも属性から見えてくるものもある。ご協議する中で、委員から意見をお伺いするので追加の質問やアンケートを検討させていただきたい。

発言者	発言内容等
会長	<p>今のようなご意見も、こういうことをしてはどうか、ということも含めて事務局までお知らせいただきたい。</p>
委員	<p>計画策定途中における交通事業者が実施する施策は、この場での協議なしに実行されることは無いという理解でよいか。既に路線の廃止を検討しているところがあるなどないか。</p>
事務局	<p>計画策定途中での各交通事業者様の運賃改定やバス路線の減便は、法律に基づいて協議するものは地域公共交通会議で協議する。届出が不要なものについては、事後になるかもしれないが情報提供をお願いする。</p>
会長	<p>その意味でも、出来るだけ早く計画を策定し、その中で色々な課題が出てくると思うので、それについて皆で考えていきたい。今は計画策定が出来ていない状況で、緊急避難的に色々な施策が出てくるのは避けられない状況であるが、ここで諮られることについては委員全員でご検討いただきたい。</p> <p>それでは改めて申し上げるが、3日までに意見があれば事務局にお知らせいただきたい。交通不便地については少し検討の時間をいただきたいということである。</p> <p>地域公共交通会議での大きな議論は、交通不便地の対応をどうするかと、高齢化社会の中で高齢者や移動困難な方への対応をどうするかということにある。全体の考え方は川西市公共交通基本計画の通り、広域に基幹交通があり、フィーダー路線と地区内交通をどうするかということになる。1日1便だと意味がないので、便数を考慮し重みづけをして交通不便地を定義している自治体もある。交通不便地は収支がとれないので、どういう形で支援していくのかを議論する。欧州では収支率50%を民間に任せ、残りは公的資金で支援している。日本は独立採算制で、事業者が自己努力で採算ベースを確保している。これだと交通不便地では難しいので移動支援をするべきか、あるいは、移動困難な方を含めて福祉的対応でいくべきか、意見を取り入れながら計画を策定することになる。この調査後のプロセスも踏まえて意見をお願いしたい。</p>
会長	<p><u>(2) 補助路線の現状と補助路線の持続可能なバス運行の検討について</u></p> <p>続いて、「3. 協議 (2)補助路線の現状と補助路線の持続可能なバス運行の検討について」に移る。事務局から説明をお願いする。</p>
事務局	<p>まず、前回資料について修正があるので、資料3-1をご覧頂きたい。前回、令和3年9月からの新ルート・ダイヤの効果について速報値として配布した資料である。2頁目に修正内容を示している。前回、畦野駅の乗降者数として配布したが、正しくは畦野駅における乗車数であった。併せて、輸送人員と乗車数の記載について分かりやすくなるよう追記した。</p> <p>次に、3頁に資料の追加をした。川西病院・大和団地線に乗車人数、畦野駅に乗降者</p>

発言者	発言内容等
<p data-bbox="209 831 268 864">会長</p> <p data-bbox="156 976 323 1010">オブザーバー</p>	<p data-bbox="357 210 1444 293">数を、いずれも IC カード利用者の実数で記載した。畦野駅の乗車人数は前回資料で確認できる。</p> <p data-bbox="357 309 1444 622">続いて、資料 3 - 2 の 2 頁にある路線図概要をご覧ください。市内唯一の補助路線を赤の点線で囲っている。また、青のエリアは補助路線のみ運行しており、グリーンハイツ北から川西病院や山下駅を通り、大和西三丁目停留所までが該当する。次に、黄色のこちらも補助路線のみ運行しているエリア、大和地域である。地域内を循環バスが平日 1 日 38 便運行している。最後に、緑の補助路線以外を運行しているエリア、多田グリーンハイツ地域である。平日 1 日往復 32 便運行している。32 便の他に、水明台を循環するバスが市の補助を受けず、阪急バスにより運行されている。</p> <p data-bbox="357 638 1444 766">次に 3 頁、大和地域の取組をご覧ください。進め方の方針は前回の通り。令和 3 年 11 月の取組状況について、日野会長、オブザーバーの南野様よりご発言頂きたいと考えるがいかがか。</p> <p data-bbox="357 831 1444 913">資料は続くが、地域の取組について、本来は委員から説明するのがいいが、オブザーバーの南野さんから報告をお願いしたい。異議等ないか。</p> <p data-bbox="384 976 1046 1010">大和地域の取組については、事務局長より説明する。</p> <p data-bbox="384 1072 794 1106">別冊の資料に基づいて説明する。</p> <p data-bbox="357 1169 1444 1296">まず表紙をご覧ください。写真は区域内を走っている「きんたくんバス」で、子どもたちに人気がある。現在、座席は運転手の後ろの席を空けて 10 席あり、荷物を持って 10 人立つと密になる。</p> <p data-bbox="357 1312 1444 1727">1 頁。大和地域の現状を説明する。左側の地図においてピンクで囲っているのが大和地域である。地域の周囲を、能勢電鉄の畦野駅、山下駅、笹部駅があり、畦野駅がアクセスの中心である。地域の西側には国道 173 号があり、その西側には新名神の川西 IC がある。右側には地域の状況を示している。昨年 3 月 31 日現在、4831 世帯、人口 1 万 730 人、65 歳以上が 4417 人、高齢化率が 41.2% である。75 歳以上は 2814 人で、26.1% と高い割合を占める。ちなみに川西市の高齢化率は 31.5%。65 歳以上の 1 人暮らしは約 500 人いる。地域の特徴は坂道が多く、畦野駅周辺に生活関連施設が集中している。最近、建築ラッシュによる子育て世代の増加、高齢者は運転免許証の返納が多くなっている。</p> <p data-bbox="357 1742 1444 1917">続いて 2 頁。1 歳刻みの年齢別人口を棒グラフに示す。一般的には団塊世代がピークになるが、大和地域は 80 歳が 1 番多く、他地域より 5~6 歳高い。70、80 代の人たちは 100 歳までいくと予想される。出典が地域福祉課となっているが、市の HP からである。</p> <p data-bbox="357 1933 1444 2013">昨年の 9 月 1 日よりルート・ダイヤ改正をしている。平成 13 年の運行開始から 20 年ぶりである。1 点目のルート変更について、従来の 4 ルートから 2 ルートになってい</p>

発言者	発言内容等
	<p>る。2つの停留所が休止された。ダイヤ改正について、昼間の増便と朝・夜の便を調整し、41便から38便にした。7時台は5便から3便に減便し、17～22時台に19便から11便に減便された。10～16時台は7便から14便に増便となった。土日は、一部時間帯で変更はあるが21便に変更はない。</p> <p>4頁。地域の取組を紹介する。1点目は、大和バス便り発車オーライを4500戸、全戸配布している。発行費用は寄付金箱を置いて地域住民から募り、財源に充てている。昨年12月に発行した16号を本日本配布している。2点目は、バスの無料乗車券をイベント時に配布している。上の写真はイベント実施時の畦野駅前のバス停であり、子ども連れの家族がいる。下の写真はイベント時に景品として、阪急バスからグッズを購入して使用したものの。3点目に、バスの応援ポスター。手作りで3種類づくり、地域内各戸に600枚貼ってもらっている。</p> <p>5頁。塗り絵は川西市が小学校や認定こども園で募集し、バス車内で掲示した。その後、地域で借り受け、自治会館で約140点を展示した。多数の人に見に来て頂いた。右側はバス川柳32句。これも併せて展示し、現在はバス車内にも展示。</p> <p>6頁は地域住民の動き。大和地域内のツアー、公園巡り。バスを利用して団地の良いところを見てもらい、寒い時期に買い物へ行く。右側は7点目で、阪急バスの協力のもとhanicaカードの出張販売を行い、2時間で35枚購入して頂いた。</p> <p>7頁。地域として、毎月第四火曜日に畦野駅で利用者調査を実施している。その結果が8頁。畦野駅の平日1日の乗降者数推移を棒グラフで示している。青色が1日の乗降者数、オレンジが9～17時台の乗降者数。棒グラフのパーセントは、2020年11月の1番左のグラフを基にした増減率を示す。小数点のあるものは、連続5日間の平均値である。1番左の棒グラフは2020年11月の状況であり、Go To トラベルやGo To Eatなど人が動いた時期、またコロナ第三波の入口になる。次に2021年9月の新ダイヤが開始した時で、緊急事態宣言中である。真ん中が2021年10月で、1日から緊急事態宣言が明けた状況。1番右が2021年12月の数字であり、1日で見ると15.1%増、昼間だけでみると55.4%増となっている。</p> <p>9頁に、時間別の乗降者数を比較した折れ線グラフを示す。赤線が2020年11月、青線が2021年12月を表す。ダイヤ改正により昼間便は伸びているが、夕方の通勤帰りが減っており、コロナの影響と考えられる。</p> <p>10頁。地域の考え方であるがこうした状況を踏まえ、バスは地域のライフラインと位置付けているため、平日1日38便の存続を模索したい。ダイヤ改正後の検証も必要である。2点目に、大和地域の環境変化として4点挙げている。畦野駅前の市営駐輪場が現在無料だが、市全体に有料化計画があると聞いているため、バスの利用者増も見込めるのではないかと。2点目には川西病院の移転問題。跡地の新病院の外来機能や、跡地を利用した複合介護施設計画があるため、そのルート・ダイヤの検討が必要ではないかと。3点目はコロナの影響。今日からまん延防止等重点措置が適用されたが、また緊急事態宣言等により変化が出る。また、大和地域内の開発が進んでおり、近隣には大型物流施設の建設も予定されていることより、人口増加が見込める。4点目は、現在の川西</p>

発言者	発言内容等
	<p>市公共交通基本計画に沿って進めて欲しいということ。この会議の部会設置も1つの方法。現在の計画に沿って初めて改正されたルート・ダイヤの検証を、時間をかけて慎重に進めていきたい。会長からのお話のように、1度失ったものはなかなか取り戻せないという意識を持っている。また、公共交通をどう守るかは大和地域だけの問題ではない。計画の行政、事業者、市民の役割分担を明確にし、公共交通会議の進行管理もお願いしたい。</p> <p>繰り返しになるが、私たちの考えは38便の存続である。これまで1年以上かけて川西市と阪急バスと協議を重ねてきた。川西市から地域で主体的にバスの再編を考えてほしいと話があり、オンデマンドと切り離す、大和地域内のみを検討する、運賃値上げは最後の最後、の3点を川西市と合意の上、協議をスタートした。地域は一貫して誰もが住み慣れた地域で住み続けられるまちづくりの視点から考えてきた。阪急バスからはいくつものダイヤ提案やhanicaカードの出張販売やポスター展示など、多大な協力に感謝している。一方、川西市は地域で主体的にバスの再編について考えてほしいといいながら、結論ありきで運賃値上げ・大幅減便の姿勢を貫いている。そもそもこの路線は川西市の要請により、損失が出た場合は市の補助金により全額補填するということが阪急バスが運行している。しかし、長年にわたって、約束が果たされず阪急バスに負担を強いている。昨年9月、紆余曲折を経てルート・ダイヤ改正から、わずか4か月しか経過しておらず、コロナが流行しているこの時期に判断することが妥当か。地域を取り巻く環境変化もあり、地域と協議が整っていないというより、議論していない中で審議が進められることに危惧を感じている。阪急バスにこれ以上負担を求めるのではなく、コロナが収束し先が見通せる時期が来るまで、令和4年9月の期限を川西市が延長し、以後の赤字も補填すべき。その間に様々な可能性を模索し、実行しながら運賃改定も含め、より良い解決策を見出していきたい。</p> <p>以上が地域の考えである。各委員においては慎重に審議して頂きたい。</p>
会長	<p>この後も調査結果の説明があるので、その後に質疑応答をお願いする。事務局から、説明の続きをお願いする。</p>
事務局	<p>資料3 - 2に戻って頂きたい。</p> <p>4ページ、乗車人数の推移をご覧頂きたい。ICカードの乗車人数と、それをもとにした現金の推計を記載している。2021年12月の現金の推計は、2021年9月に比べ、2,390人増加している。</p> <p>次に、5ページ、乗降調査・アンケート調査結果の速報(1)をご覧頂きたい。調査の概要について、目的、実施日、対象者はご覧の通りである。一番下の調査方法だが、今回乗降調査とアンケート調査を実施した。</p>

発言者	発言内容等
	<p>次に1ページめくっていただき、6ページをご覧頂きたい。利用者の方に配布したアンケートはがきを掲載している。</p> <p>次に、7ページをご覧頂きたい。調査結果の速報だが、利用人数については、12月5日は261人、12月7日は833人で、合計で1,094人である。また、アンケート回収枚数は12月17日受領分までで567枚であった。アンケートの速報結果については資料3-3に記載している。ここでは地域公共交通会議の一般的な議決事項でもある運賃改定について、意識調査の結果を抜粋している。大和地域の方にお伺いした内容で、現在の初乗り運賃は160円だが、運賃がそれぞれの金額になった場合、バスを利用されるかお聞きしたものである。結果はそれぞれご覧のとおりである。</p>
会長	<p>ここまでで一度、この資料3-2の説明いただいた内容と、地域からの発言について、質問・意見があれば願います。</p>
オブザーバー	<p>資料3-2の4ページで、ICカードの利用者の4分の1を現金としているが、アンケート調査結果を見るとICカード利用者の6分の1しかなく、数字が違うのは定期利用のカウント方法が違う等によるものか。</p>
事務局	<p>アンケート結果からは現金が1割ほどと出ている。現金を換算する際は2割を現金として推計を出させていただいている。阪急バス様にも相談したが、全域ではICと現金の割合が2割程度ということであったのでそれを用いている。大和地区でアンケートをしたところ1割は現金となっていたところ。俯瞰してみると、この地区では現金を使うことが少ないのかというところで、我々の表で差異が出ているというところになる。</p>
会長	<p>野津委員いかがか。</p>
委員	<p>おっしゃるとおり。</p>
オブザーバー	<p>そうなると現金の利用者はもう少し少ない可能性があるのかなと思う。後ほどにも、何人増やしたらいいかというところがあるが、より頑張らないといけない部分が出てくるということも意識いただいた方がよい。</p>
会長	<p>絶対値で評価する際には、トータルでもう少し減るということになるかと思う。もう1点の見方では、9月以降の推移をみるという意味では比較ができるかと思う。</p>
委員	<p>真っ白なベースで、大和の取組のご報告を聞いたときの疑問点だが、最初の会議でも阪急バスさんからおっしゃっていただいていたが、補助金について行政が赤字補填を</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>する条件で運行が始まったにもかかわらず補填がされていないとのことであるが、1,500万円の補填にとどまっている。この説明をして頂きたい。</p> <p>今の1,500万円の経緯についてご説明差し上げる。川西病院へのアクセス確保を目的とし、さらに大和地域へ延伸して、市が阪急バスに依頼して運行している。運行経費は市が負担。過去、利用者が伸びない中で、赤字額が1,500万円以下で推移していたところから右肩上がりになった。市議会から天井無しで上げていくことに対して意見が出て、効率的な運行に努めることと市議会から指摘をいただいた経緯がある。市と阪急バスの毎年の覚書に、双方で効率的な運行に努めると追記した。その際、口頭で直近ペースの1,477.3万円を上回らないように運行してほしいという話があった。その後それを上回る部分については阪急バスのほうでご負担頂いている状況があった一方で、特に大和地域で利用促進を図って頂いたため、1,500万円を下回る状況になった。しかし、水面下において人件費の高騰により1,500万円では到底運行できないと話があった。市は例えば3,000万円の負担は全体のバランスを考慮するとできないと地域に話をし、1,500万円の範囲内での運行を要望した。その間、オンデマンドモビリティ等の話はあった。</p>
委員	<p>経緯はよく理解した。公共交通という視点の中で、市全体のバランスから1,500万円が適当なお金だという話であったが、他市町村と比較して適正なのかどうか。</p>
委員	<p>ご指摘いただいた通り、交通事業者に対して補助金を出しているのは当該地域への補助金のみという点をご理解いただきたい。他の自社路線に対しては全く補助を入れていない状況もあり、そこだけ補助金を入れるのではなく、基本計画を策定した当時は何とか補助金を減らしていこうと、地域の方と協力した経過がある。これ以上、当該地域だけに補助金を出すことの議論は必要で、1500万円以上の補助は厳しい。</p> <p>他市町とのバランスについても見ているが、様々な独自の事情を抱えており、一概に比較できないところがあると思う。本市だけが飛びぬけて少ない、多いということは感じていないという状況である。</p>
会長	<p>オブザーバーの高垣さんにご発言いただくということではよろしいか。それでは願います。</p>
オブザーバー	<p>お話をお聞きさせていただくと、補助路線そのものの話がぬけおちている。聞いた話によると病院ができたからそれに必要なバス路線を新設し、市が補助をしてきたところで、病院が移転した今、この補助路線がどうなっていくのか、ここを市に明確にしたい。私たちの地域の路線バスは運行会社の阪急バスにおいて「今後維持が困難な路線」と位置づけています。私たちは地域の環境を守っていかないといけないので、市は本来の補助路線の目的が変わっていくのか、考え方を明確にさせていただいた</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>い。</p> <p>市の考え方、というよりは、地域公共交通会議の中で、基本計画に沿って地域の公共交通をどのように実現していくか、ということかと思う。様々な経緯や大和の実情、財源不足等あるが、本来の議論の流れとは異なる。本会議では計画を策定した上で、どの路線、どの地域にどのようなことをしていかなければならないのか議論し、補助が必要ならば国からの補助も併せて妥当性を議論する。今の国の補助対象になるかどうかも教えていただいて、どのように補助していこうということを皆様のご議論の中で決めていく。そもそもこの会議で議論しないのであれば、この会議を開催する必要がないということを示し上げた。</p> <p>本市では基本計画を策定し、それに沿って市民の移動の利便性を上げていくということで、それを実現するための会議である。今の大和の議論はその流れで出てきたものではない。市がいくら出すとか、阪急に赤字をかぶってくださいということを議論することは難しいと考えている。様々な意見をいただいているので、会議を構成するメンバーでどこまでできるかを考えていきたい。結論として、市の財政もあろうし、事業の継続性もあろうかと思うのでこの会議で決めるわけではない。この会議としてはこの方向で頑張っていこうということで共通認識を得たい。</p>
<p>オブザーバー</p>	<p>前回の会議を傍聴していたが、その際、大和のバス問題（個別問題）を議題にしても良いかと言うことを諮り、承認されていると認識している。今の会長の考え（個別問題は議論の対象外）であれば、大和バス問題（個別問題）をここで取り上げるのは違うのではないかと。</p>
<p>会長</p>	<p>本来の会議の役割としての進め方というものがある。その中で、地区内交通で大和地区をどうするかという議論があり、こういうことをやっっていこう、その財源をどうするか、ということで合意が得られれば進められる。一方でこの問題は市と地域と阪急バスでずっと話してきたが、許認可の関係がありこの会議の議題として出てきた。いったんその話を受けて各委員の意見をもって進めるようにしたいと整理をした。お願いしたいことは、各委員の意見を整理したものを今日時点の合意点ということで置いておいて、なにかしらの形で決まったとしても、計画を策定したうえで、改めて特定事業としてこの地域の対策を検討する必要があるならば、継続的に検討対象とする、ということをご了承いただきたいと考えている。今の段階で進められることを決めたとしても、計画に即して検討を続けたいと考えている。</p>
<p>オブザーバー</p>	<p>市の考え方をここで聞くのはどうか。</p>
<p>会長</p>	<p>この会議は市が設置している会議であるが、市の考え方を聞くだけであれば会議でなく市が回答すればよい。この会議の協議で市の考え方も含めて出していただき、各委</p>

発言者	発言内容等
	員で議論していただき、それでよいかどうかを判断するというのがこの会議の趣旨と理解していただきたい。
オブザーバー	基本的な考え方を示していただきたいということに対しては、共通の課題かと思う。川西市はこのバス問題をどう扱っていくのか。
会長	それは基本計画の中に示されている。基本計画は市として出している計画で、今後、バスをどうするかは示されている。
オブザーバー	補助に対する考え方は変化してきているかと思うが、どうか。変化してきているとすると今後も困難な地域が生まれてくると思うが、どうするか。
会長	今後どうするかについては各委員の意見の中で決めればよい。
オブザーバー	市の基本的な考え方について、五島委員に尋ねてほしい。
会長	市が今後どうするかは市の基本計画に示されているので、それに沿って進める。補助の経緯について改めて尋ねられたので、それでよいのかどうかについて五島委員より回答いただけるか。
委員	補助の概要については申し上げた通り。ご存じの通り市立川西病院が中心市街地に移転することがあり、当該路線の考え方については整理が必要と考える。
会長	補助路線について病院のためのバスサービスではなかったかというご質問だったかと思うので、その点も回答いただきたい。
委員	会長からご説明いただいた通り。市立川西病院が出来てそのアクセスを確保するためにできたというのはその通り。
会長	本来補助路線については、大和やグリーンハイツ、病院があり、再検討が必要というのは基本計画にも書かれている。そのために地域でも活動していただいていたが、病院が移転することになる。後にできる病院の性格にもよるが、いわゆる一般的な通院用の病院ではなさそうで、各地域から日常的に移動する、従来のような市民病院のアクセス需要はないのではないかと考えられる。そうすると、病院へのアクセスは切り離して考えるのも一つの方法である。その場合、基本計画にあるとおり、能勢電鉄の基幹交通があり、畦野と山下へ両方の団地からのアクセスをどうするかを見直す必要がある。病院が移転して跡地としては従来のニーズが無くなるので、両側からのアクセスを考える

発言者	発言内容等
	<p>必要がある。病院へのルート便数が結構あるが、それをなくしてはどうか、無くしてもグリーンハイツの方は自社路線でやられている 100 便ぐらいが残る。それは地域としても基幹交通へのフィーダーとしても重要なので何とか残しましょうということになる。西側の和歌山の方については元々病院の関係もあり 4 路線走っていたが、1 便当たりの利用者数が少なくなっている、これは基本計画策定の際にも部会で議論されていた内容だが、それは去年の 9 月に 2 路線になって新たなルートで運行されている。我々として確認できることは、病院へのアクセスは山下駅からアクセスすることを考えるとして、残ったところを考えるということになる。調査結果を示していただいているのは、地元も一生懸命やってこられて、事務局資料にもあるが 9 月以降の乗車人員は増えている。これは地元の努力もあるし、コロナが減少したということもある。ところが年明け早々に今の状況になり、外出しなくなっている。元々は 9 月からダイヤ改正をして利用者数が増えてきて、利用予測の想定も阪急バスと見直しできないか、というシミュレーションで議論したかった。ただコロナの状況から見ると減ることになり、そうすると上に行ったり下に行ったりで議論が出来ない。この後議論するが、現行の運賃とダイヤで、運行できる目安について教えていただきたいと思う。</p>
委員	<p>資料 3 - 2 の 8 ページ 9 ページをご覧ください。32 万人利用時というのはコロナ前の年間利用人員で、23 万人利用時というのはコロナ後の年間利用人員になる。これだけ赤字が出ている中で、1,500 万円の補填では足りなくなっているところである。五島委員の説明では阪急バスが黙っていたようにも聞こえたが、15 年前から経費あるいは補助額を見直していただきたいということを意思表示して、10 年以上ずっと話をしてきた。それが適わずにずっと来たということをご理解いただきたい。ただ、川西病院大和団地線だけが私どもが川西市内で運行している路線ではないこともあり、駅前整備や道路整備でお世話になっている中で、一方的に投げ出すわけにはいかないという政治的な判断もあり、これまで続けてきたことをご理解いただきたい。</p> <p>9 ページのところ利用人員が増えているというご報告があったが、1,500 万円の補助金でまかなうとすれば何人乗らないといけないかということで、減少している現在の利用で言うと約 2 倍の月当たり 40,000 人の利用が必要となる。先ほどの IC 率をふまえると、もう少し膨らむかと思う。</p>
会長	<p>基本的には市民病院のアクセスを前提として地域に広げていきたいと思いますということですがバスサービスを提供していただいている。大和地区に関しては元々、採算が取れない状況があるので補助を出されていたということ。地元として頑張って、利用者が増えてきて 25,000 人や 30,000 人が見えるようになって来ればお互い頑張りませんか、ということで来年 10 月に実施される予定を先伸ばしできないかということを考えてきたが、利用促進が図れない状況。</p> <p>市としては財政について、今の補助金をアップすることが難しい。阪急バスとしてはもう少し待てないか、という状況ではない。10 月から変更せざるを得ないという回答</p>

発言者	発言内容等
	<p>かと思う。あと考えられることとしては、コロナ対策の感染対策と経済対策としての臨時交付金が出されている中で、その一部を公共交通の維持にあてられないかということがある。他市で実施されていることもあろうかと思うが、市として対応する考えはないか。</p>
委員	<p>今、会長から話のあった臨時交付金の一部を公共交通に充てることはできないかという質問に対してだが、メニューの中に公共交通に関するものはあるので可能である。ただし、現制度は、公共交通の事業者が三密を避けるための運行をした場合の補助となっている。大幅に減便したいが密を避けるために通常通りの運行をする、という場合であるため今回の補助路線に対して臨時交付金を入れるというのは困難なのかなと思う。</p>
会長	<p>運輸局としてはどうお考えか。新しい情報もあれば教えて欲しい。</p>
委員	<p>仰っていただいた通りで、交付金は内閣府から出されているもので、国土交通省としては痛んでしまっている事業者に色々なメニューで補助してほしいとお願いしている。ただそれは感染症対策であり、一部路線が赤字だからというフォーカスの当て方ではなく、全体を見て検討いただきたい。バスの話ばかり出ているが、バスだけの話ではなく、タクシーや福祉タクシーにも補助を行っていただければと思う。他の事業もあり、交通だけに補助を出すのも難しいと思うが、市としてご検討いただいて補助を出していただけるとありがたい。</p>
会長	<p>おそらく今の運用の仕方なので、三密を避けるために、ということで仰っていただいた通り、補助路線だけを対象にするわけではない。他路線も含めて公共交通を維持するために何とかできないかということだが、市の方で補助の可能性はいかがか。もちろん全額というのは無理かと思うが、色々な部局が予算要求をしている中で可能な範囲で対応が可能かどうか。言える範囲で結構なので発言いただきたい。</p>
委員	<p>公共交通事業者に補助をした実績はある。それは全体に対してであり、一部は大和の補助路線にも入っているということかと思う。前提として、地域に限定して補助金を入れるということはルール上許されないと考えており、全市的に展開すると予算規模がかなり膨らんでくる。それは少し現実的ではないと感じている。</p>
委員	<p>臨時交付金とコロナに関連した補助メニューについてお話しいただいているが、仮にそれを活用したとして、当社路線に補助をいただき、一部あるいは欠損額の満額を補填していただけたとしても交付金はコロナの一過性のものと認識している。それが無くなれば今の状況に戻ってしまうので、市からの補填金で今の運行を継続するとなれば、欠損額を全額補助、加えて恒常的なものでなければ当社としては受けられない。前</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>回もお話ししたが、2年前の春に今年の9月を期限として猶予をもって、適正な事業運営を行えるように協議をさせて下さいとなったが、恒常的な全額補助が適わないのであれば本年10月のリミットは変えることが出来ない。</p> <p>他市でも全額補助しているわけではない。一路線辺りこの程度の補助で、足りないけれども困っているのをお互いに頑張りましょうということで身を切る形で網形成計画に沿ってやっている市もある。今、市からも、阪急バスからもお話しいただいたが、そういう形の合意案を作るということは難しいのかもしれないと思う。</p> <p>会場を空けないといけないこともあり、色々なご意見はあろうかと思うが、今のことをペンディングにさせていただいたうえで、事業が可能な運行案について説明をお願いします。</p>
事務局	<p>資料の10ページ。事業の継続が可能な運行案について、市が現行補助金として支出している約1,500万円に収支差がおさまる案を阪急バス様に作成いただいた。大和地域へは12月中旬、GH地域へは12月下旬に最初に提示したが、現在も市と地域と阪急バスの間で合意に至っていない案となる。案の詳細については、阪急バス様よりご説明をお願いします。</p>
委員	<p>シミュレーション比較の表だが、事務局より話が合った通り決定したものではなく案としてお示ししたものになる。中ほどに運賃の行があるが、A案とB案で運賃を220円に値上げするという前提で作成したもの。A案は大和地区の38便というのは現状維持。ただ今の病院の前を通る平野 山下間は大きく減便。土日は大和地区も含めて減便となる。この案で行くと、コロナ前の利用者を想定すると1,355.6万円と市の予算額である1,500万円に収まる数字になる。ただコロナからの回復がどれだけかわからないところでB案を見ると、大和地区内でも減便している案になり、B案であれば23万人の利用者でも1,464.7万円と市の予算額に収まる数字となる。引き続き、地元と市と我々が協議していきたい。</p>
会長	<p>A案B案で、B案はコロナで回復しない際の数字。地域で利用促進策をやっていたら、利用が増えていることに加え、開発行為も行われるため、様子見をすれば増えていくのではないかと提示いただいたところでもある。まずは先ほどからの議論を踏まえて、ご意見、議論をお願いしたい。</p>
オブザーバー	<p>この案については今年の初めに市から説明を受けた。見ていただいてわかる通り、私たちの町を通る32便が7便へと大きな減便となる。病院が無くなるというのはその通りだが、町はその条件で動いているという現実がある。独自に阪急バスが通っているという話もあったが、それを前提として町が出来上がっていると認識していただきたい。これを見て我々がどう考えているかというと、これは別に協議させていただくが、</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>我々も一定の負担をしていくという考えに立って、時代に合わせたバスを走らせてもらいたい。既に署名運動をして市にも資料を提出しており、後日色々な話をさせていただきたいが、地域も力を入れて、会長が言われた三者三様に汗をかけとおっしゃっていただいたところの覚悟を持って、地域を守っていきたいという考え方でいる。</p> <p>全体としては、132 便が 107 便になり、病院もなくなるので影響も少ないということで申し上げた。その際に少し身を切って頂くことになるが、それをベースとしてもう少し利用者を増やして便数を確保できないかということを考えていきたい。B 案のような人数しか確保できないのか、コロナが数か月でピークアウトして地元も頑張っていければ 30 万人くらいになることもあるのでは、というところも含めて議論していただきたいが、次のページにあるように、もしも 10 月で実施するとなると、許認可の関係もあり、また阪急バスの社内調整もあり 6 月には決めないといけない。そうすると次回の会議では決めないといけない。スケジュールについては、そのような考え方で間違いないか。</p>
事務局	<p>協議に基づいて、本年の 10 月に事業運営ということを見据え、料金改定の手続きを考えると 6 月にはその部分の地域公共交通会議が終わっていないければならず、その内部調整をふまえると 3 月の地域公共交通会議での決定を目安としているところである。</p>
会長	<p>阪急バスも、この内部調整を短くすることはできないか。3 月には決定しておかないと間に合わないか。</p>
委員	<p>便数の 1 便 2 便はどうか言わないが、基本的な考え方は 3 月時点で決定いただかないと間に合わない。</p>
会長	<p>次の会議にはある程度決めないと 10 月には間に合わない。希望的観測としてはコロナが少なくなって、もう少し様子見が出来るような状況になるとよいが、3 月だと少し厳しい。</p> <p>この件は緊急動議的に出されたものであり、その意味では個別の問題として議論されている。地域と市と事業者の中で合意が得られるような状況を作る必要があるが、出来ることしかできないというのが実情かもしれない。また各委員からご意見をいただくが、次回にどういう案で 10 月から実施するということが決まるとしても、並行して地域公共交通計画の策定を議論していただいているところである。基本計画の際にも部会が作られるくらいだったので、その計画の中で改めてこの地域を対象にしたい。他の団地のところでもかなり減便しているということもお聞きしている。そちらについては全くこの会議に話が出てきていない。そういったことも含め、出来るだけこの会議の中で情報共有いただいて、共通認識を持ってどこにどのような問題があって、どのよ</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	<p>うな対策が出来るかを検討していきたい。</p> <p>まずは次回までに色々ご意見いただかないといけないが、地域として改めて何かご発言あればお願いしたい。</p> <p>先ほどから高垣さんもおっしゃっている通り、既存バスが無くなるのは地域としては痛手になる。</p> <p>個別の案件ではあるが、大和としては非常な痛手を被るので継続審議でお願いしたい。阪急さんが15年前から非常に苦労しているのは理解しているが、我々の耳に入ってきたのは3年前からになる。そこまで苦労していると地元は思っていなかった。それは申し訳なかった。この案だが、160円から220円へ運賃の値上げでありながら、便も減るということになると地元の納得は難しい。議会の方に陳情書も提出しており、取り上げてくれることも決まっているので、もう少し時間をいただきたい。このままB案となると納得しかねる。</p>
委員	<p>地域の方からのご意見ありがとうございました。会長からも地域公共交通計画の中に落とし込んで議論していこうということをお話いただき、我々も承知している。地域からお話があった中で印象に残っているのは、計画に落とし込むまでの令和4年10月からの期間については市からの補助をいただきたいという内容であったかと思う。真摯に受け止めないといけないと思っているが、現行案に対して仮に23万人しかのらなかった際に4,700万円の支出が必要になる。現行の便では乗客が全然足りないということになる。2021年12月の数字から見ると、倍乗られても無理というのが9ページになる。そうした中で、このまま地域に便を残して走らせていくというのはどうかと思っている。我々はB案でと思っていたが、今の便数を維持したままということではなくその折衷案のようなものも念頭に、どのような対策が取れるのかについて、一度持ち帰って内部で検討したうえで、引き続き、地域・事業者・市で検討して地域公共交通会議でご報告するという事を考えている。</p>
オブザーバー	<p>会長よろしいか。</p>
会長	<p>はい。</p>
オブザーバー	<p>ご説明していた通り、38便というのが我々は贅沢を言っているのか。朝6時台3便、7時台3便、夕方かなり削った。我々が生活していく中で最低の便数だと思う。それをなお削ろうということで、市は最初から結論ありきで言うてくる。阪急バスは我々に寄り添って、色々な御示唆をいただいた。私は本当に残念でならない。北部地域で医療は取られる、足の便は老人が細々と昼間に移動できればよい、ということが来年再来年に我々の生活に迫っている。このままだと大和団地はゴーストタウンになる。それが川西市にとって本当に良いのか。それとこんなに短いスケジュールで簡単に決めてよ</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>いのか。1万人の生活がかかっている。若い人もどんどん入ってきている。市は何故1年2年延ばして一緒に考えましょう、と言ってくれないのか。それが残念でならない。</p> <p>市に頑張ってくれというのはわかるが、つまるところ4,700万円をださないといけないということである。阪急バスもこれまで頑張ってくれたが、もう無理ということであり、そうなるはこの会議の議題ではない。地域の方の頑張りや、困っている状況はよくわかるが、この会議としては本当に困っているのは大和団地だけかという視点も必要になる。議題に上がっていないので議論されていないところがある。市全体の中の公共交通を考えて、課題をピックアップしてどうするかを考えていきたいし、その一つに大和団地もあるという位置付になる。そういうことを議論しないといけないのに、地元と市と事業者で議論してきた内容だけが出てきている。お互いの意見をそうですか、と聞いてこうしようとは決められない。この後の地域公共交通会議の中で基本計画に沿った中で大和をどうしましょうということでテーマにしましょうということしか言えなくなる。そうならないために、色々な可能性を一つずつ聞いてきている。今頂いた意見をふまえて、阪急バスも困っておられるので市が出来ることは何なのか。そもそも利用者を増やすということは大前提。もともとみなさん乗ってれば補助などいらない、補助を出す必要があるほど利用者が少ない。もちろん人件費や燃料費が高騰しているということもあり、インフレが進み色々なものが値上げされておりみなさん大変かと思う。そうした中で他の地域のこととも考えたうえで、大和地域にだけの補助だとよくない考える。本来だと少しずつであっても、一定の名目で公共交通の維持のために補助を出して、皆で頑張っていこうということが唯一言えることだと思う。そうでなければ、必要に応じてご意見をいただいたうえで、ここの議論から外すということしかないと思う。</p> <p>それを踏まえていただいたうえで、市としてもう一度持ち帰って検討するという発言もいただいた。本日の会議に残された時間も少ないので、ここまでで一旦確認させていただきたい。</p> <p>合意には至らないと思うが、意見の整理として確認させていただく。1点はコロナ感染の拡大の中で、乗車人数や料金の利用意向の調査の結果について、いくらにしたらどれくらい利用が減るということを議論して、シミュレーション結果が出されて、この費用でいくと採算ベースに合うということが議論できる。260円という話もあったが、260円にすると利用者が減って赤字額が増えることもある。一方で無料にしても乗らないこともある。それも含めてシミュレーションして収支を考える必要がある。一方でコロナの影響もあるが、あと2～3か月様子を見たら乗客が増えるかもしれない。地域でも危機感があるようなので、人数も増えるかもしれない。そういうことも含めて先を考えていたが、それもなかなか難しい。そうなるのと臨時交付金しかないが、この地域だけに入れるというのは難しいので、タクシーなども含めて入れることが出来るかご検討いただく。そういう状況にある。そのうえで10月からの運行を想定すると、次回の会議の中である程度方向を決めないといけない。そこに向けてあまり時間はないが、市</p>

発言者	発言内容等
	<p>としてはもちろん、各委員からも、難しい問題なので正解はないかもしれないが、建設的なご意見を事務局にお寄せいただきたい</p> <p>阪急バスにもお願いしたいが、仮に A 案なり B 案なりとして 10 月以降実施されたときに、その後どうするかという話があるはず。地元も頑張っ、コロナも収まって利用者も増えてきて、開発行為があって人口が増えれば利用者も増える。そうした際に、その時点で現状報告いただいたうえで、事業者としてもう一度見直すということを議論させていただきたい。その点について合意いただけるか。継続的に地元も頑張っ、国への働き掛けも行っていただいて、収支が改善するのであれば便数や路線の議論の余地が出てくるということについてはご了承いただきたい。</p> <p>また並行して急ぎ調査をしていただき、法定の計画を早く作っていききたい。計画の中で特定事業として、基幹交通へのフィーダー交通や地区内交通、交通不便地をどうするかという本質的な議論ができるようにしていきたい。その際に、交通不便地、空白地域に対して 50%補助するなど、あり方の議論もしていかないといけない。その点についてもまだ議論できていないので、計画を立案する中で議論していきたい。その際には大和の話も出てくると思うので、そこで議論するというにさせていただきます。</p> <p>Web 形式での参加者より、何かご発言いただくことはあるか。</p>
委員	<p>お伺いできず申し訳ない。現行の基本計画を支援してきた一人として、会長の言葉は重いと考えている。本来は現行の基本計画の中でも地域ごとに PDCA を回しましょうということが実践編に入っている。本来やるべきことが出来ていなかったという反省をしないといけないと考えている。</p> <p>大和の取組はリーディングプロジェクトとして位置付けられていた。ということは大和の取組を清和台などに広げていきたいということで、現行計画はできていたはずである。それが出来ていないということに一番の問題がある。今回の議論を活かすためには、同じような問題を抱えている郊外の住宅団地に対して、補助メニューと協力体制をどのように作っていくかを議論していかないといけない。これはみなさんご存じの通り、川西市の 3 分の 2 は北部の丘陵地帯に住んでいる。その住民の方がもう川西嫌やとなって転居していくと、川西は存続できない状況になる。そうした際にふるさと団地になりえるのかということ、公共交通の観点から考えていかないといけない。まずは大和のところで協力体制を取り直して、この秋以降、運行していくということを年度内に目鼻を付けるという意味では、この後の市役所の方々、地域の方々、事業者の方々のコミュニケーションが非常に重要になる。</p>
会長	<p>私の発言で抜けていた点も補足していただいた。基本計画でなぜ部会を作ったかという、その問題を改善しましょうということだけでなく、他の地域でもこうすれば地域が上手くいくということで始めたことである。悪い事例として他に移せるわけではないので、他の地域でも大和のやり方でやればうまくいくということで考えていかないといけないので、その点もご理解いただきたい。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>いつも時間が押してしまって、申し訳ない。先ほど申し上げたことは確認いただいたとして、次回には何らかの形で案をまとめる必要がある。これは、2月3日までには調査の内容等に関してご意見をいただきたい。とはいえ、こちらのことについても、ぎりぎりにならないよう早めをお願いしたい。要望や文句もよいが、できればもっとこうしていこうということも念頭においていただき、事務局にご意見をいただきたい。</p> <p>それでは事務局の方でよろしくをお願いしたい。</p> <p><u>4 . 閉会</u></p> <p>次回の開催においては、3月を予定している。詳しい日程が決まり次第、みなさまにご連絡させていただく。</p>