

会 議 録

会議名 (付属機関等名)		令和4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4年6月30日(木) 14:30~16:30	
開催場所		アステ市民プラザ ホール1	
出席者	委員	日野 泰雄、松村 暢彦、中村 規彦、野津 俊明、東山 仁、日田 守、杉本 勝広、佐藤 健二、秋篠 彩、田中 康嗣、雨森 尚子(代理出席)、芝原 定之、石田 有司、五島 孝裕	
	その他 (オブザーバー)	南野 繁夫、高垣 久夫、熊手 輝秀、奥藤 秀樹(web参加)	
	事務局	【土木部】 小西副部長、大村課長、後藤主査、森留主任、網永	
傍聴の可否	可	傍聴者数	14名 (内、Web5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. 委員紹介 3. 協議 (1) (仮称)川西市公共交通計画の策定について (2) 補助路線における持続可能なバス運行に向けた検討について 4. その他 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>時間となったので「令和4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、公開とする。</p> <p>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ご覧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。</p> <p>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、奥藤オブザーバーが Web 会議システムによる出席となる。</p> <p>会議開催前に事務局において、奥藤オブザーバーに対して、「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、確認がとれているので報告する。</p> <p>本日の出席委員数は、委員総数18名に対して、14名の方が出席いただいている。</p> <p>川西市地域公共交通会議規則第5条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させていただきます。</p> <p style="margin-left: 2em;">・資料確認</p>
事務局	<p>なお、配布した名簿で1点変更が有り、水田委員、高田委員が欠席となる。</p> <p>それでは開催にあたり、会長よりご挨拶をお願い申し上げます。</p>
会長	<p>今日も大変暑い中ご参集いただきありがとうございます。私は今日で今週3つ目の地域公共交通会議の参加となる。基本計画に基づいた網形成計画、あるいは地域公共交通計画を策定するために各地で会議が行われているが、各会議の中で個別の問題がある。一昨日の会議では路線バスとコミュニティバスが重複する区間があることから、基本計画の中でもそれを整理して使い勝手の良いものにしようとなっている。路線バス会社に協力いただいて、朝夕は路線バス、昼間の時間帯はコミュニティバスで運行する</p>

発言者	発言内容等
	<p>という形にし、尚且つ利用者が極端に少ない時間帯については減便するが、地元の皆さんと話をしながら、利用が増えるようにしていくことが確認された。</p> <p>昨日の会議では路線バスが廃止になり、代替サービスを試行で導入している。その中間報告があったが、利用状況が芳しくないということで、もう少し試行を続けて、利用が増えない場合には、地域で費用負担し、サービスを継続するという発案があり検討されている。</p> <p>どこの地公会議でも楽しい話ではなく、厳しい中で公共交通の維持を検討しているところではあるが、一つだけ、鉄道、バス、タクシー事業者の協力の下、日本版 MaaS の実証実験という前向きな話題もあった。単なるアプリ開発となっただけではいけないので、乗り継ぎ割引だとか、企画チケットや割引乗車券を活用してサービスを受けてもらえるように努力してもらいたいということをお話しさせていただいた。</p> <p>新しい技術も導入しながら利用促進をしようということであり、このまま人口減少が続くと思うので、個別の対応をしていくだけでは根本の解決につながらない。公共交通を持続可能なものとするためには2つ必要なことがある。1つは財源をどう確保するかということである。ヨーロッパでは、通行権を認めた上で公共交通を国若しくは自治体が維持していくこととなっているが、日本はそうっていない。今後、国が公共交通に積極的に関与していく方向にもっていきけるかどうか。あるいは市民が公共交通を共有財産と認識し、皆で守っていくことに賛同いただけるか。先般、滋賀県で交通税の議論があったが、そういう形で、皆で公共交通を守るようにできるかどうかということである。また、コミュニティ単位で、サービスを守るために、金銭的な面も含めて関わりながら継続していくことも考えていかないといけないかもしれない。財源の問題は今後も避けて通れないので、真剣に議論しないといけない。</p> <p>もう1つは自動車のような私的交通ではなく、公共交通を使いたい、選びたいというような環境をつくらなくてはならない。今は公共交通を乗り継いだ運賃を計算すると自動車の方が安くなってしまふ。公共交通の方が便利だという環境をつくれるかどうか。一方で公共交通でしか行けないような環境づくりをすることも考えられる。これは、環境保全のためにパーク&ライドの形で、バスに乗り換えていくという仕組みや、ヨーロッパで多く見られるように都心部に車で入れないような、ある意味強制的に公共交通を使っただけで環境が作れるかどうかということである。さらに言えば、今後ますます人口減少が進むと「立地適正化計画」を本気で実現し、人口密度を高めるための都市の再編が必要になってくるかもしれない。</p> <p>大きな問題ばかりだが、そういったことも今後、皆さんが議論していくようにならないと、問題は解決しないと思っている。いきなりそれが出来るわけではないので、頭の片隅に置いておいていただいて、今日の議論の中でも建設的な議論をしていきたい。</p> <p>今日もぜひ、よろしくお願ひしたい。</p> <p>次第の2番ということで、事務局よりお願ひする。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p><u>2. 委員紹介</u></p> <p>それでは、【配席図】【出席者名簿】を合わせてご覧いただきたい。 人事異動等で一部の委員が交代している。委嘱状については個別に交付しているので、事務局より名簿順に紹介する。</p> <p>(委員紹介) 中村委員、田中委員、山田委員（代理出席：雨森氏）、柴原委員</p>
会長	<p>新しく委員になられた方々、よろしく願います。</p> <p><u>3. 協議</u></p> <p><u>(1) (仮称) 川西市公共交通計画の策定について</u></p> <p><u>①市民交通行動アンケートの速報結果の報告及び分析手法について</u></p>
会長	<p>それでは協議に移る。「(1) (仮称) 川西市公共交通計画の策定」の中の「①市民交通行動アンケートの速報結果の報告及び分析手法について」事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、次第(1)①市民交通行動アンケートの速報結果及び分析手法について、ご説明させていただきます。</p> <p>前回の会議でご確認いただいた市民交通行動アンケートについては、無作為に抽出した3,000人の市民に対して、令和4年5月16日に調査票を送付した。現在回答内容を集計している段階だが、現時点での数値を報告させていただいたのち、結果に対する感想や今後の分析の視点などについてご議論いただきたい。</p> <p>はじめに、計画策定において予定しているニーズ調査について説明する。ニーズ調査は全部で3つある。1番目の市民交通行動アンケート調査については実施済みとなっている。次に、2番目の公共交通事業者ヒアリング調査については、7月上旬～7月末の間で実施するので、公共交通事業者の委員としてご参加いただいている各社については、本調査に協力のほどよろしく願います。次に、3番目の交通空白地アンケート調査については、7月上旬から空白地を有する代表自治会14団体に対して調査の主旨を説明し、7月下旬頃を目途に実施できればと考えている。各ニーズ調査の活用イメージについては、資料に記載のとおりである。</p> <p>市民交通行動アンケートは6月3日を回答期限としており、今回の速報では6月6日までに郵便で到達した回答を集計している。調査概要とアンケート設問項目については、これまでに説明しているとおりで、現時点での回収状況は47.8%である。市内のコミュニティ単位でみた回収率は概ね40%～50%程度となっており万遍なく回答い</p>

発言者	発言内容等
	<p>ただいている。そのほか、回答者の年齢などを右下に示している。</p> <p>日常生活で最もよく行く外出目的は、平日では「買い物」「通勤」が多く、移動手段については「車」利用が多いものの、「鉄道」「バス」も比較的多く利用されている。また、土休日においては、目的では「買い物」が多く、移動手段では「車」が多く、平日に比べると「鉄道」「バス」の利用は少ない傾向が見られる。</p> <p>普段の移動手段で困ることがある人は約3割で、そのうち「外出することをあきらめる」人は26%である。次に、移動手段に対して不安を感じる人は約3割で、そのうち、「将来運転できなくなったときの心配」が45%、「バスや鉄道が将来的に存続できるかの心配」が40%と、将来についての不安が多くなっている。</p> <p>市内公共交通の利用状況を見ると、いずれも「ほぼ利用しない」という回答が最多であるが、利用者については、鉄道、バスでは「買い物」「趣味他」が多く、タクシーは「通院」で多く利用されている。鉄道とバスの乗継利用は、各鉄道利用者の15～22%という結果となっている。</p> <p>市内公共交通の満足度では、いずれの交通手段も満足・やや満足が過半数を占めているものの、路線バスについては不満・やや不満の割合が若干高くなっている。次に、公共交通利用にあたっての問題では、能勢電鉄では「家から駅が遠い」、「運賃が高い」という意見が多く、タクシーでは「運賃が高い」の割合が高くなっている。阪急バスでは、「運行本数が少ない」が比較的多いものの、多くの項目に意見が分散している。</p> <p>今後の公共交通サービス維持の考え方については、約6割の人が、将来のために公共交通を利用したいと回答している。また、不採算路線に対する考え方では、「運賃を上げてでも路線や本数を維持すべき」という回答が最も多く、32.8%を占めている。次に、今後の公共交通サービスに望む取り組みについてのうち、利用促進に向けた取り組みでは、割引サービスに関する回答が多く、交通空白地での取り組みでは、「デマンド型乗合タクシー」、「コミュニティバス」、「移動に課題がある方へのタクシー割引券」が概ね同程度となっている。</p> <p>今後の結果検証について、一例をご説明する。主な把握・検証事項としては、例えば、アンケート問1において平日・土休日の別に、どのような人が、何の目的で、どこへ何の手段で移動するパターンが多いか、また、どのような交通行動のときに寄り道が多いのかという回答を集計し、市民の交通行動パターンを把握した上で、次の段階で、移動に関する課題や今後の公共交通のあり方等に関する市民の考えを把握することとしている。</p> <p>移動に関する課題抽出の例では、例えば、公共交通をよく使う人とあまり使わない人</p>

発言者	発言内容等
	<p>とで、公共交通に対して思う課題に違いがあるか、また、普段の移動手段で困りごとがある人の割合はどう違うのか把握することができると考えられる。</p> <p>また、今後の公共交通のあり方等に関する市民の考えを把握する例では、どのような人（年齢、交通環境、交通行動等）が、公共交通サービス維持に対してどのような考えを持っているか、交通空白地の移動環境確保・利便性向上のためにどんな取組みが必要と考えられているかなどが把握できると考えられる。</p> <p>手元の資料には、アンケートの設問を整理した一覧を載せているので、ご確認の上、先ほどの例以外の様々な分析の視点から、後ほど、ご意見を頂きたい。</p> <p>最後に毎年実施している市民実感調査において把握している、川西市公共交通基本計画の目標値について報告する。目標値は2点ある。</p> <p>「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」について、令和3年度の調査結果を示している。いずれも市民全体では減少傾向にあるが、「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」で60歳以上の市民に限っては令和元年度の水準まで戻している。60歳以上の方の数値の変動が大きくなっているが、市民実感調査の回答者の内訳を年度ごとに比較すると、地区単位の回答者数が一定ではないことが要因であると考えている。特に令和2年度の回答者数は、市北部のバス沿線地区に多く偏っていたことから、公共交通よりも自家用車利用が多い結果となったのではないかと推測している。この推測については、今回実施した市民交通行動アンケートの結果をもとに、同様の結果が得られるか引き続き検証を行いたい。</p> <p>以上が事務局からの説明になる。</p>
会長	<p>この調査については、前回、項目についてご意見いただいたところであるが、今回の中間報告についてご質問・ご意見あればいただきたい。</p>
委員	<p>感想めいた話だが、4ページで移動手段に対する不安の内容で、バスや鉄道が存続できるか心配されている方が40%あり、結構危機感をお持ちいただいていると感じる。また将来のために引き続き利用する、今は利用しないが無くなると困るのでできるだけ利用したいという回答が約6割というところからも、公共交通の必要性に対する意識を持っていただいているかと思う。</p> <p>一方で、能勢電鉄や阪急の、減便・廃止もやむを得ないという回答が、13.5%、17.6%と結構高い数字になっている。世代や居住地別に分析いただけると傾向がわかるかと思う。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>地域についてもクロスで集計していく。この地域に住んでいる人はどのように考えておられるかを見ていく予定で、一定の結果は得られるかと思う。</p>
会長	<p>気を付けていただきたいのは、クロスを重ねるとデータが少なくなり、市民実感調査のようにぶれることもある。数字に惑わされない様に、ご指摘の点を可能な限り地域や理由がわかるように分析いただきたい。</p> <p>全般的にどこの市でも、公共交通に係る調査は関心が高いため回答率が高い。本市でも高い数字であると思う。市民の方々の広い意見を拾えるのではないかという気がしている。</p> <p>満足度を見ていると結構高い。幹線系の移動に対する評価と、フィーダーに対する評価。鉄道の駅までどうやって行くかという話もあったが、バスが2割くらいということで、フィーダー系のサービスの問題なのか、もしくは地域内のクローズドな移動に問題があるのか。基本計画でも分けて整理されているかと思うので、どういう移動サービスに対してどういう評価があり、どこに課題があり、どうしていかないといけないかわかるようにアプローチできるとよい。</p>
副会長	<p>10 ページで、公共交通の基本計画で目標の達成状況が挙がっている。これをいかに増やしていくかということで、具体的には問 8 の路線バスの満足度やタクシーの満足度について、どういう人たちが高い満足度を持っていて、どういう人が困っているかという観点で出してみるということはある。同じようにその下の自家用車よりも公共交通を利用することの方が多いい市民の割合については、公共交通の利用頻度から取ってきてよいと思う。</p> <p>会長の最初のご挨拶にも含まれていたように、この場所をどう変えていくのかという観点からいうと、どれくらいの近きまでサービスを上げていかないと乗ってこないのかという現実をみるために、問の 19、20、所要時間はわかるはずなので、何分以内の人がどれくらい使ってくれているかということ进行分析していくことによって、会長がおっしゃっていたような、JR だと駅勢圏が長いというような閾値がわかると、今後の戦略が見えてくるかと思う。公共交通を利用してもらえるような戦略の立て方というものがあろうかと思う。</p>
委員	<p>みなさんと意見がかぶるかと思うが、7 ページの今後の公共交通サービスに求める取り組みとして、全ての地域で同じことが出来るわけではない。立地条件や地形によって導入できるサービスは変わってくるので、地区別でも分析いただくとよいと思う。</p>
会長	<p>事務局は個々に返答いただかなくとも、分析に反映して次回以降ご報告いただければよいと思う。</p> <p>オブザーバーにお聞きするが、兵庫県でもいろんな市で調査されているかと思うが、その経験も含めてコメントをいただけないか。</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	会長や副会長、委員が既にご指摘いただいた点でカバーできているかと思う。
会長	他市の例についても機会があればご紹介いただければと思う。
オブザーバー	承知した。
委員	4 ページになるが、普段の外出時の移動手段で困ることのうち、外出することを諦めるという回答が 26%というのは大変な数字かと思う。これを解決するための方法をすぐには思いつかないが、先生方や公共交通に関わる方で、考えられる方法があれば教えていただきたい。
会長	外出するのを諦める理由というのはわかるか。困り事があるのはわかるが、外出を諦めるというのは常時ではなく、ケースバイケース的な回答かとも思う。バスを使おうと思ったが出てしまったので 30 分待たないといけないので諦める、など。諦める理由として関連する情報はるか。
事務局	移動手段の困り事で、バスが時間がない、公共交通が不足していることで止めておこうという設問になる。理由についてはここではわからない。
会長	<p>例えば、タクシーでしか移動できない場合は、雨なので諦める。なぜなら雨だとタクシーがなかなか来てくれないから。そういう天候が理由で諦めるということはあるかと思う。ご指摘いただいたように、諦めてしまうのは問題。理由や状況がこれだけでは十分に把握できないので、この後行われる調査も含めて、その理由を聞けるようにしてもらえるとよいかと思う。</p> <p>送迎してもらおうとか自転車で移動するとか、近場の施設で済ませましょうということだと思うが、外出そのものを諦めるというのはなかなかない。先ほどの例のようにいつでもよい用事であれば別の日に変えればよい。ただし緊急性が高い用事で諦めるのであれば、対応を検討しておく必要がある。</p>
副会長	この設問と、問 1 の日常生活で最もよく行く外出先とクロスするとか、移動手段とクロスすることで、26.1%の諦めている人がどういう人かわかる手掛かりになる可能性はある。もちろん、もっともよく行く行先は諦めておらず、たまに行く外出先を諦めているかもしれないが、傾向はみられるかと思う。
会長	また疑問があれば事務局に寄せていただければと思う。1 点、7 ページの今後の公共交通に求めるサービスの中で、乗り継ぎを良くするということがある。仙台 MaaS 等、移動サービスとして考えてモビリティを高めていこうという動きがある中で、スマホ

発言者	発言内容等
	<p>で予約や決済が出来るだけではだめで、移動が便利でお得なものにならないといけない。</p> <p>高速道路が無料であるイギリスでさえ、鉄道を使って家族で移動しようという動きがある。それは、家族割運賃やホテルのルームチャージ制によるところが大きいと思う。日本でディズニーランドに年に1回行こうと思うと、とてもお金がかかり、そうした日本のシステムが、移動を抑制している面がある。バスと鉄道の乗り継ぎサービスということはずっと言っているが、大阪市営鉄道が出来るのは公営企業だからと言われて、出来ないままずっと来ている。MaaSを考えるのであればぜひ乗継サービスを考えていただき、経路によってお得なプランを見つけて決済するシステムが出来るとうい。乗り継ぎの利便性を一番に考えてほしい。鉄道事業者、バス事業者で、法律や経営の問題もありすぐには難しいかもしれないが、事業者への調査の際に、言えることと言えないこととあわせて回答いただき、この会議で紹介いただければと思う。</p>
事務局	<p>会長に仰っていただいた分析手法について、分析の考え方等に関する意見があれば7月7日の木曜日までに、メール等で事務局にご一報いただければと思う。</p>
会長	<p>では次の議題に移る。</p> <p>2番目の上位計画における策定方針と上位計画の工程を踏まえた策定スケジュールの変更について、事務局より願います。</p>
	<p><u>②上位計画における策定方針と上位計画の工程を踏まえた策定スケジュールの変更について</u></p> <p>事務局</p> <p>上位計画の策定方針及び策定スケジュールについてご説明させていただく。</p> <p>川西市公共交通計画の位置づけと上位計画との関係性について説明する。</p> <p>川西市交通計画は、上位計画である川西市総合計画及び川西市都市計画マスタープランの策定スケジュールと連携する必要がある。川西市総合計画では市全体の「めざす都市像」や「ありたいまちの姿と行動指針」を示されており、川西市都市計画マスタープランでは、「まちづくりの基本理念」や「まちづくりの課題・目標」、さらに「公共交通のあり方に係る基本的な方向性」が示されることになる。公共交通計画は、これらの上位計画と内容面でも連携する必要があることから、計画策定においても上位計画のスケジュールを確認しながら進める必要がある。</p> <p>次に、現時点で示されている、総合計画の策定方針を報告させていただく。策定方針は、本市の大きな方向性を示したものであり、公共交通と関わりを強いものをピックアップして説明させていただく。まず、「(1) こどもが幸せな社会を形成する」として子育て世帯を政策の中心に据えることが示されている。次に、「(5) 持続可能な社会</p>

発言者	発言内容等
	<p>の構築を進める」として、今後、日本全体で人口が減少していくことを想定し、本市においても限られた財源の中で工夫をしながら行政サービスを維持していくことが示されている。このような方針のもとに、本計画の策定について、引き続きご議論いただきたいと考えている。</p> <p>続いて、計画策定のスケジュールについて説明する。</p> <p>上段に、上位計画である総合計画と都市計画マスタープランのスケジュール、中段以下に本会議の開催時期と合わせて本計画の策定スケジュールを示している。</p> <p>上位計画のスケジュールが見直されたことによる修正箇所について説明する。</p> <p>今回の会議日程は、計画課題点の整理について川西市長と委員の皆様とで意見交換をしていただく時期について、以前の会議資料で8月頃と伝えていたが、11月に変更となっている。これは、上段の総合計画の原案の完成及び都市計画マスタープランの骨子の完成時期が概ね示されたことを受けて、これらを踏まえて意見交換していただきたいという考えである。</p> <p>また、それ以降の地域公共交通会議の開催日程についても、少しずつ時期を遅らせている。特に令和5年6月に示している地域公共交通会議については、上段の総合計画における市民参画の取組みである市民会議から各個別計画に対して提案書が提出される予定であり、本計画に対する提案があれば、本会議を開催し、皆様にご確認いただく予定である。</p> <p>なお、上位計画のスケジュールについては、今後も見直される可能性がある。変更があれば、また、地域公共交通会議でご説明させていただく。</p>
会長	<p>いま、上位計画の骨子とスケジュールについて説明いただいたが、質問、意見があればお願いしたい。</p>
副会長	<p>総合計画での大きな方向性を出しているが、少しアンバランスかなという感じはしている。その点は置いておいた話となるが。「(1) こどもが幸せな社会を形成する」から考えると、子供が一人で移動するのに自動車では移動できないので、そうすると公共交通の役割は重要となる。小学生が一人で移動することが現実的な社会を形成するのは重要であり公共交通が寄与する観点は大きい。また「(2) 困難を抱える市民に寄り添うまちづくりを進める」を考えると、高齢者の方や所得の少ない方にとって、公共交通は死活問題ともなりえる移動手段である。</p> <p>そうした際に乗り継ぎの議論もあるかもしれないし、いかに安価に公共交通を提供していくか。サステイナブルも考えないといけないが、公共の補助という話も出てくるだろうと思う。何気ない日常生活の幸せを増やしていくということについても、公共交通による何気ない幸せというものもいくらでもある。同じ時間に同じバスにいろんな人が乗っているだけでこの人元気なんだな、と思える。公共空間としての公共交通の役割は重要になるので、公共交通に対する一定の補助と支援について、当然のことながら総</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>合計画を策定するにあたっても帰結されるのではないかと思う。持続可能な社会の構築も色々なところで出てくるので、公共交通への一定の理解が進んでしかるべきかと思う。そうでないのであれば、変な力が作用しているのではないかと思う。</p> <p>冒頭申し上げたように、財源の確保をどうするかという点は、上位計画で人の移動をどう位置付けるのかということにもなる。副会長から指摘があったが、公共交通による市民の移動が政策の中の主要な部分を占めるのであれば、それなりの財源支援が必要となる。そのように読み取れるかどうかの問題である。</p>
会長	<p>総計の策定スケジュールが大きく変わらないように進めて頂き、適宜報告いただくようお願いしたい。</p> <p>それでは続いて(2)の補助路線における持続可能なバス運行に向けた検討についてのうち、①運行計画見直しに伴う運賃改定の協議について、事務局より説明いただきたい。</p> <p><u>(2) 補助路線における持続可能なバス運行に向けた検討について</u> <u>①運行計画見直しに伴う運賃改定の協議について</u></p>
事務局	<p>(2) 補助路線における持続可能なバス運行に向けた検討について説明する。</p> <p>1 ページから 3 ページまでは前回説明した内容になるが、再度、説明する。まず 1 ページには現在の路線図を示している。赤の点線で囲っているエリアが市内唯一の補助路線であり、事業の継続が可能な運行案を 2 ページ目に記載している。現行では 4,704 万 7 千円の赤字がでており、事業の継続が可能な運行にすべく令和 4 年 10 月以降より、便数は平日、大和 38 便、平野一山下 6 便、土休日は、大和 12 便、平野一山下 4 便とし、多田 GH 以外の運賃を 220 円へ改定する案に前回の地域公共交通会議でご了承いただいた。</p> <p>今後の運行評価については地域公共交通会議で検討する。コロナ禍による利用者減の収支差を市が 2 年間支援し、その後の運行は地域公共交通会議で 2 年ごとに輸送人員やまちづくりへの間接的効果などの評価基準を設定し、適正に判断する。また、阪急バスの市内運賃 220 円が変更された場合は、それに合わせるが、令和 6 年度以降、地域公共交通会議あるいは(仮称)川西市公共交通計画において市内統一的なルールが定めればそれに従って運行する。</p> <p>のちほど、運賃に関して協議をしていただくので、運賃の改定について詳しく説明する。路線図(現行)をご覧いただきたい。前回、説明したものと同様だが、青のエリアは、補助路線のみ運行しているエリアで、グリーンハイツ北から川西病院や山下駅等を</p>

発言者	発言内容等
	<p>通り、大和西三丁目停留所までが該当し、初乗りは 160 円。次に黄色のエリアは、こちらにも補助路線のみ運行しているエリア、大和地域で、地域内は一律 160 円となっている。最後に、緑のエリアが補助路線以外も運行しているエリア、多田 GH 地域で、こちららは初乗り 220 円となっており、日生ニュータウン線や西能勢線を除くその他市内運賃と同額である。</p> <p>赤の点線で囲っているエリアが対キロ区間制といい、乗車した区間に応じた区間運賃を算出する方式である。この対キロ区間制が令和 4 年 10 月以降、一乗車 220 円へ改定するイメージ案が次のページの路線図となる。</p> <p>青のエリア、黄色のエリアともに一乗車 220 円とする協議をさせていただいているので、別紙 1 協議書案をご覧ください。</p> <p>(協議書(案)の内容を読み上げ)</p> <p>道路運送法第 9 条第 4 項及び同法施行規則第 9 条第 2 項については、別紙の参考資料をご確認いただきたい。運賃の額に関しても、詳細は別紙 2「川西病院・大和団地線：片道普通旅客運賃表」をご確認いただきたい。</p>
会長	<p>今、説明いただいた協議が調った証明書について確認することになる。最終的には運輸局へ提出することとなるが、意見等あればお願いしたい。確認の意味も含め、これによろしいか。</p> <p>(異議なし)</p>
会長	<p>これから 2 年ごとに状況を報告いただいて継続的に議論する。コロナが明ければ、地域の方でも利用促進をしていただき、利用者が増えれば地域にとってより良いサービスのやり方を再検討いただくことも可能かと思う。コロナ明けの利用促進がどういう状況になっているのか、それについてまたここで皆さんにご検討いただくことになる。心配なのは、ここ 10 日ほど、東京も大阪もコロナの感染者が増えてきていることである。世の中緩くなっている状況で感染者が増えるというのは、公共交通にとっては厳しい環境になるのかもしれない。今回はこういった形で協議していただき、結果として 2 年ごとに、検討いただくことなる。</p> <p>形式的で恐縮だが、運輸局の田中委員、特に問題はないか。</p>
委員	<p>問題ない。</p>
会長	<p>それでは、今回の協議書を運輸局へ提出させていただく。</p>

発言者	発言内容等
	<p><u>②運行計画見直しに伴う取り組み状況と今後のスケジュールについて</u></p>
会長	<p>それでは、続いて、②運行計画見直しに伴う取り組み状況と今後のスケジュールについて、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>今後のスケジュールについて説明する。10月以降の新ダイヤについては現在地域と調整しており、おおむね届け出ができる状況である。市の補助金は6月16日に開催された「川西市議会の建設常任委員会」で令和4年10月から令和5年9月までは2,120万4千円で承認されたため、さきほどご承認いただいた運賃の証明書を基に運賃を改定し、10月より新ダイヤ・運賃で運行する。令和5年10月以降の補助金は来年以降の審議となるが、計画では令和6年9月まで上限約2,100万円とし、令和6年10月より評価基準に基づく適正運行をめざす。そのために、地域、交通事業者、市の3者で評価基準を検討する。</p> <p>今後の地域公共交通会議のスケジュールについては、第2回は11月頃に開催し、令和4年10月以降の新運行ダイヤについて報告し、第3回は2月頃に開催し、令和6年10月以降の運行様態を決める評価基準に係る協議をする予定にしている。</p> <p>事務局からの説明は以上である。</p>
会長	<p>今の事務局の説明に質問等あればお願いします。</p> <p>2年ごとに見直すことになっているが、その間に、どのくらいの期間ごとに調査するのか。バス事業者からデータを出してもらおうということもあるかもしれないし、地元でも乗り込み調査をされていた。そのようなことに関して予定はあるか。</p> <p>以前だと地元で乗り込み調査もされていたが、現時点で何か予定はあるか。</p>
事務局	<p>本年度の予算で、交通の利用状況の調査についても予算取りをしている。昨年12月に行った補助路線の乗降数調査、アンケート調査も実施しており、同レベルの調査をさせていただくので、また報告をさせていただき、随時ローリングしていきたい。</p>
会長	<p>おそらく地域ごとに、利用促進活動をこれから企画してやっていくこともあろうかと思うが、コミュニティの方でご検討されていることがあれば教えていただきたいがいかがか。</p>
オブザーバー	<p>今までの流れの中で一つ確認させていただきたい。今の補助路線は個別の話であり、本来の目的である補助路線の目的から変化してきている。病院行きのバス路線の開設として、市がお金を出して運行した。言い方は難しいが、今では大和のための路線、ということになっている。そのあたりについて、きちんと説明がなされていない。病院行きの路線は、病院が無くなるので廃止、については大和をどうするか、としないといけないところ、区分けがなされていない。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>またこういう形で進んでいるなかで、基準を作ってもらいたい。他の地域でも同じことが起こる際に等しく補助をしていくということが言えておらず、明確にさせていただきたい。</p> <p>もちろん病院が移転して機能が変わってきたというのは言われるとおりである。基本計画策定時には病院のことがわからない中で、大和に唯一の補助路線があり、色んな路線が重なっているということもあった。路線の再編など効率をよくして、皆さんに利用促進をしていただいて、補助が無くても運行できるようにしようということで、基本計画を策定する際に部会を作って、地域と行政と事業者も含めて進めていくことになっていた。それが上手くいけば、他の地区にも導入しようというモデル地区としていた。病院の件と連動するのは難しくなっているということはある。</p> <p>後の基準のところはその通りで、このケースをベースにしながらか、他の地区も含めて同じケースになった場合にどうするのかという基準を作っていけるようにしたい。大和地区のことを考えていくうえで、基準を作っていくということでご理解いただきたい。</p>
オブザーバー	<p>今のお話の中で基準を作っていく、という話があったが、そのスケジュールについてもお示しいただきたい。また先ほど言っていなかったが、我々の町でも便数が 8 割減らされた補助路線が残る。阪急バスにもお願いした件になるが、今後地元の代表としては、地域の要望に応えるために活動していかないといけない件がある。それは総合医療センターに向けて補助路線を走らせていただきたいというお願いであった。そこで阪急バスに言われたのは、難しいので市と協議いただきたいということであった。その辺りが今後どうなるのか、当局に確認をお願いしたい。我々は署名活動をして、8,000 件余りの署名をもって市に要請している。そのことが事実としてあるので、当局の考え方をこの会議の場で確認していただきたい。</p>
会長	<p>地域公共交通会議の基本は、住民市民と行政、事業者が、協働してよりよいものをつくるための会議であるということである。</p> <p>地域公共交通計画を策定する中で、事業として、言われたことを検討するのが本来のやり方である。コミュニティと市がやりとりされている状況であり、今発言されたお話はこの会議で初めて知った状況にある。そうした進め方は地域公共交通会議には合わない。そうならないために、皆さんで意見を出し合って、議論を進めていくことが大事だ。今回ご発言いただいてよかったと思うが、大和の話にしても、病院までのバスの話にしても、次の計画の中にどう組み込むのか、改めてここで議論することにしたい。事務局にもそういう対応で会議にご提案いただきたい。そういうことでよろしいか。</p>
委員	<p>今、会長にお話しいただいた内容と重複するがご容赦いただきたい。今の唯一の補助路線の目的が変遷してきていて、それをどう扱うかということがある。病院へのアクセ</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>スを目的とし、補助路線を開設したのが始まりであった。その後大和に延伸しグリーンハイツ、西畦野、東谷地区の生活の足として運行されてきた。今回病院がなくなったことで、一定の目的からは外れるが、それを一から整理するのでは、生活が変わりすぎるので、組み換えをした。改めて今回の計画策定の中で、扱いをどのように位置付けるか、事業として、本会議の中で、補助路線の目的等を定めて、ご議論いただきたい。</p> <p>もう一つご指摘のあった、総合医療センターへの直接のアクセスについても、たくさんのご署名をいただいて、市としても真摯に受け止めている。ただ個別に議論をしていくということではなく、阪急バスとも協力しなければならないし、地域の方々にもご意見を伺わなければならない。会長からご指摘があったとおり、地域公共交通会議の場で、しっかり検討課題としてあげていき、皆さんでどうしていくかという判断になる。</p> <p>基本計画に基づいて、実施計画を策定する。それが地域公共交通計画であり、従来の網形成計画という3～4年のスパンで作る実施計画となる。そこで優先順位を決めながらこういう事業を実施するというを議論し、検討する。ただ新しい病院の機能を考えた際に、日常的に市民が通うような病院になるのかどうか。入院機能がメインで、外来で対応する病院ではないということも聞いているが、そうしたことも情報提供いただいて検討したい。総合医療センターとして、どこかで治療を受けた方の高度医療としての入院であれば、我々が通院するようにはならないので、そこにアクセスすることが必要かということは議論しないといけない。情報は市から出していただき、地域のニーズと照らし合わせて、何が必要かということをご皆さんで検討いただきたい。</p> <p>いつまでにとというのは、今策定している実施計画の中で、そういうものを加えていくという風に理解いただければと思う。</p> <p>今回大和の地区については改定するが、これまでのような利用促進策や地域活動をお願いするところではある。そうでなければ使われなくなり、もっと減便が必要になったり、路線の見直しが必要になったりするかもしれない。今後の地域として考えておられることがあればぜひご紹介いただきたいが、いかがか。</p>
オブザーバー	<p>資料3で少し言いたいことがある。1番目として大和のバスが独立して、グリーンハイツにとって面白くないところがある。これは利用促進をしてきたということでお認め頂いて、まずは大和というところをお願いしたい。また会長がお話ししていた通り、基準を作るということは次の段階でお願いしたい。</p> <p>大和のバスについては、会長をはじめ、川西市、阪急バスに多大な協力をいただき、料金も160円から220円へ値上げされるが、平日38便、土休日12便ということで、10月から運行していただくことに関しては大変感謝している。しかし、会議資料3の3ページ、「2年ごとに見直し作成され間接的な効果や評価基準を設定し適正に判断する」となっている。220円の料金に変更されていた場合は、それに合わせる。ただし、補助路線の大和は、公共交通会議で協議が必要と規定されている。また、別紙の運賃表の前のページ、「協議が整っていることの証明書」、3項目の(2)運賃(料金)の額</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>で、協議運賃が 220 円となっているが、括弧内で阪急バスの運賃に変更があれば、自動的に運賃が値上がると規定されている。令和 4 年 10 月から 2 年間は 220 円の運行を担保されていると考えているが、この違いをご教授いただきたい。</p> <p>バス事業者の運賃改定の問題なので、補助路線であってもなくても、阪急バスが運賃改定されれば、大和に限らず他の地区も運賃値上げになる。それを担保するというのは難しい。基本的には、減便の話もあるが、料金については、他のサービスと同じ扱いにするということになっている。阪急バスに事業を頑張ってもらい、値上げにならぬようお願いしたい。あるいは、そのためにも、大和だけに限らず、皆さんがバスや能勢電鉄を利用していただくということが必要になる。</p> <p>先ほどのアンケート結果を見ていて、能勢電鉄の料金への抵抗が大きいという答えだった。阪急バスだけでなく、能勢電鉄にも運賃が負担になっているというお考えの方がいることがわかる。それでも維持していかないと、自分たちの移動が守れないので、それぞれがやむを得ずこういう状態であることをご理解いただき、ここで保証するのは難しいとご理解いただきたい。それよりも、出来れば、2 年後に向けて評価をしていく中で、地域で取組みを考えておられることがあれば、是非、この場でご披露いただきたい。</p>
オブザーバー	<p>バスの利用促進活動はこれまでもやってきたが、新しいものを考えてやっていきたい。まずはルートの再検討や乗りやすいバス、利用しやすいバスを目指したい。その他協議して進めたいのでお願いしたい。</p>
会長	<p>ある市で、地域の方々が頑張っておられて、大型バスも入れない団地で乗合タクシーを導入されており、地域公共交通会議でも支援しながらやってきた。平成 30 年度には収支率が 8 割近くになり、100%を超えたら地元へ還元するようお願いもしていたが、その後、コロナもあり大幅ダウンとなった。乗合タクシーは接触機会があるので、感染を心配されて利用されなくなり、収支率が 5 割を切った。しかし、これはコロナ禍だけでなく、当初活動されていた方が高齢になって、移動が少なくなってしまっていて、新規で入ってきた方々が利用しないということで、コロナ以外にも高齢化によって利用者層が変わってしまったということであった。隣の団地は子育て層もいるので、そこに話をもっていっているが、子どもの安全のために団地内に入れなくて欲しいと言われて、団地境界までしかいけなくなり、サービス拡大が出来ていない。知恵を出して頑張っているが、世代交代があったり、子育て世代は子供の安全のために入れてほしくないと言われていたりしていることを勘案して、従来通りの形で進めるだけでなく、若い方も含めて、新たな知恵を出して合って検討していただきたいとお願いしている。</p> <p>冒頭申し上げた通り、共通財産ということで公共交通を守っていくという観点で、何故あそこだけお金を出すのか、となれば共通理解を得られない。公共交通を使えば、乗った人の利益だけでなく、こんな間接的な効果があるのではないかと、ということで国は</p>

発言者	発言内容等
	<p>クロスセクターベネフィットとして、人が移動するとまちが賑わう、皆が元気になり医療費が減るといった効果についても言及している。私が常に言っているのは、誰かとお出掛けすることが大事だということ。同伴移動をすると寄り道が増えて、消費活動が活発になり、少しは街が活性化するのではないかと思っている。効果として評価するのであれば、公共交通に投資をすれば、このような効果が得られ、社会的に還元できるという考え方で皆さんに理解を得ることが可能ではないかと思っている。この辺りは、大学の先生も具体的な分析されているが、どれくらいバスに乗ればどれくらい医療費が減るのかを算出することは難しいものの、皆さんがそのいう考え方に近い状態になれば、皆さんと一緒に負担していこうとなる。そういう施策を計画に盛り込んでいただけたらよい。こういうことをすればよいのではないかと、ということ、この会議で提案いただけたらありがたい。地元で検討され、わからないこと、困ったことがあれば、相談していただけたらよい。大和でやっていることを他の団地でも広げていくような、基本計画策定時の初心にかえていただき、この会議にも還元いただきたい。よろしくお願いいたします。</p>
オブザーバー	<p>私どもの地区では、団地というようなものではなく、小さな開発が散在している。問題になっているのが西畦野地区で、市民病院が無くなるので路線バスが大幅減便となり、自治会から色々と意見をいただいたところである。地域から上がっていたのは、清和台の方に抜ける路線は便数も多く、日生中央に行く便については西畦野を通過していく形に変えることを考えてもらえないかというものであった。それは一度検討の余地があるのではないかと。阪急バスに頭の隅に置いておいてもらい、考えてもらえればと思う。住民からは良くなる場所もなければ陸の孤島だということも言われた。あくまで要望で、良い方法を考えていただき、提案いただければ自治会の方にも提案していきたい。協力的にやってきているので、善処いただきたいと思う。</p>
会長	<p>要望という言葉を使わないでいただき、是非提案としていただきたい。元々の計画名称は網形成計画で、公共交通のネットワークをどう構築していくか、というものであった。今お話しいただいたように、路線をこのようにしていく、ということも議論できる。次の計画の中で、幹線とフィーダーと地区内の移動をどうやって作っていくのかこの会議で計画としてまとめたい。署名を集めたり、要望したりというのは従来やられていた形だと思うが、アンケートもとっている。オブザーバーの3地区だけでなく、コミュニティは複数あるので、連合会からも委員として出ている。そういう調査も踏まえて、川西市全体の人々の移動を支援する公共交通のネットワークを考えていく場であるので、考えを変えていただき、提案いただければありがたい。この場でなくても、事務局へ提案いただいてもよい。</p>
オブザーバー	<p>いろいろと事務局に教えていただき、頑張りたい。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>生活圏としての便利さと、更にそれを高めていくために、移動をどうしていくのかを一緒に考えていただきたい。決して、陸の孤島と思わないでいただきたい。それならそれで、次のサービスをどうやっていけばよいのかを相談いただけたらよい。</p> <p>これに限らず、次回に向けてもよいので何かご意見があればお願いしたい。</p>
委員	<p>3コミュニティの会長からご意見をいただいたが、各コミュニティで公共交通の課題はバラバラで、川西のネットワークとして考えるとちょっとなところはある。能勢電鉄、JR、阪急という鉄道があり、そこを補うバスがあり、地域としても様々。私が居住している地域でもバス路線があり、課題は色々ある。バスに乗った後に能勢電鉄に乗らないとどこにも行けない。コミュニティによっては、バスの活性化さえできればというところもあり、個々に課題を挙げていってここで議論していただければ、そういうところに尽力していきたい。</p>
会長	<p>基本計画はご覧になっているかと思う。川西市は南北に長く、南の方にJR、阪急という広域軸がある。南北軸の基幹交通として能勢電鉄と清和台の幹線バスがある。これを使って、市民に広域に活動していただきたい。そのためには、能勢電鉄とこのバスに乗れるような仕組みが必要で、それがフィーダーになる。ここのサービスが悪ければ、バスの改善が必要となる。ただ最近ではエリア内の移動で完結したいという方もおり、地区内の移動をどうするかという問題もある。それを公共交通で対応するのか、あるいはニーズがあるが人数が少なければ、福祉施策で対応する。全体の枠組みの中で、それぞれの問題を考えていただき、それぞれどうすればよいのかご提案いただければよい。それを全体とし、次の4年間で何をするのか、実施計画で地域公共交通計画としてまとめていただくこととなる。</p> <p>事業者も、どこの地域公共交通会議でも大変で、経営努力をされていると思うが、冒頭でも言ったとおり国は新しいもの好きで、MaaSで補助金をたくさん出すようなことも言っている。うまくお金を活用し、今まで出来なかったようなことが出来るように見つけ出していただけたらと思う。情報があればまた事業者からも提供をお願いしたい。</p> <p>意見が無いようであれば、次回の会議に向けて、副会長にコメント・アドバイスをいただければと思う。</p>
副会長	<p>最初に自分の不始末をお話ししたいと思う。愛媛県内で、「路線バスを途中で停めてそこから先はデマンドで行くようにする」「デマンドについては市が補助する」ということでサステイナブルなバス路線網を作るという計画をある市で作っていた。これ自体は珍しい話ではなく、全国各地にあるが、コロナにかかったところで、本来であればワークショップに呼んでいただいてやりながら進める予定であったが、松山から来てもらうと困るということでワークショップに参加できず、結果だけを聞いていた。ある地域ではワークショップが盛り上がり、バス会社も協力されて、病院を通過していなか</p>

発言者	発言内容等
	<p>ったルートについて病院に行きたいという人がたくさんいるということで、バスの何便かを病院を通るルートに変えた運行が、この4月から始まった。結果どうだったかという、事前に病院に行きたいという意見が100だったところ事後が2であった。結局、ワークショップにはバスに乗らない人ばかりが参加していた。それで市の担当者は苦々しく思っているかと思ったら、市の担当者はこれでよい、これで切れると言う。あと1年間で廃止というルールを決めてやっていたので、デマンドで補助している額も補助しなくてよくなるということで、これでよかったという話になりかけている。これでよいのかというところだ。</p> <p>その話をなぜここでしたかという、先ほど補助を考えるべきということをお話したが、市がそういうことをした際の住民側の受け皿は極めて重要だからだ。補助ももらってOKという話にはならない。補助はいずれ無くなる。そうした際にいかに地域で乗っていくのか、地域で乗れるようなバスと一緒にしていくのか、という住民の活動が無いとそこには何も生まれない。制度を作って住民が頑張る、住民が頑張るから制度が出来る、色んな形はあろうかと思うが、今回の大和の取組は本当に川西にとって重要だと思う。大和の方々が何も活動しない、というままに、数がどんどん減っていったままで、コロナだから仕方がないとはならない。川西市として補助路線を切っていくという合意形成になっていってしまう。オブザーバーが言われたように、市に展開していくという要望があったが、それをやっていくうえでは大和の取組は本当に重要だ。</p> <p>そのため、市も毎月、乗降客数を連絡しているということであったが、毎週連絡した方がよい。地域でもいろんな活動をされている。それに対してどれくらい増えたか減ったかというフィードバックを、常に動いているという状況が2年間続くことで、初めて見直しということになる。2年間何もしなくて見直しとはならない。</p> <p>阪急バスも同様で、地域の考え方としてはこっちの方が良かったという協議が出来る場があるということは、今後のバス事業者にとって極めて重要な示唆になる。それを川西で始めてみようという取り組みである。当然、公共交通だけでは、いろんな人の移動は支えられない、車も自転車も必要。私が住んでいる愛媛県では、会議参加者が聞いたことのない市でどういう形で支えられているのかという、住民自身による補助である。お隣の高校生が高校に通うのが無理となれば、隣のお爺ちゃんが高校生を乗せて10km先の鉄道駅へボランティアで送ってあげている。それは公共交通に入っていないが、それも住民の交通として厚生労働省の管轄で国も検討している。将来、そういうものも検討しなくてはならないと思う。そのマニュアルをもらうと、滅茶苦茶分厚くてわからない。徐々に変わっていくと思うが、いずれにしても重要なのはコミュニティの力を発揮しないといずれ廃れていくということだ。そして、国土交通省では共創の補助金をつくり始めた。それは、交通だけではなく、住居×交通であったり、エネルギー×交通、防災×交通であったり、いろんな分野で交通が重要だということで、補助金がつくられている。恐らく、住居というのは、非常に重要なポイントだと思うので、そういう補助金を使っていただき、全国の模範となるような例に川西が出るのが望ましいのではないか。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>その可能性は十分にある市である。大都会でありながら過疎の部分もあり、恵まれた幹線の交通網もある。いつもお世話になっている市ではこんなことはあり得ず、羨ましいということを感じている。</p> <p>行政・地域の方々・事業者の3者が連携し、共存し、工夫し、よい提案を出し合いながら、ひとつの形・制度をつくっていく。ちょっと変える事によって随分実りが変わってくるのではないかと思っている。是非、11月終わり、この会議で面白い話が聞けるとよいと思う。</p> <p>ちなみに、私が関わっている中では河内長野市が一番進んでいる。大阪運輸支局も、全国の事例紹介で必ず河内長野市を推薦するし、たくさんの施策を展開している副会長にもおっしゃっていただいたが、兵庫県神戸市局管内で川西の例を推薦するようになるとよい。事業者さんも運輸局から表彰されるような市の取組の事業者として評価が高くなるよう、川西市として地域の皆さんにも頑張ってもらい、神戸の運輸局管内では、川西市のこの事例が一番いいよと運輸局が宣伝していただけるようになるよう、ご協力願いたい。</p> <p>最後に、何か発言されたい方はおられるか。</p> <p>それでは、今後、大和の方も利用促進活動の上、利用状況の確認が必要であり、コミュニティの方もこっちのルートの方がよい等、事務局にご提案、相談いただき、全体の網形成の中で実現するかはわからないが、全体として効率のよいネットワークを考えていく材料にさせていただけると思うので、ぜひお願いしたい。</p> <p>最後に総計や都市マスを踏まえて、基本計画を全部見ていただきつつ、それを実現していくために、この4年間で実施する計画をつくる。そのためにも、この4年間の計画に必要と思われることをご提案いただきたい。</p> <p>次回までに我々も宿題をもつことになる、この会議の時だけでなく、合間にもご検討いただき、次の会議の際にご提案いただきたい。</p> <p>以上、今日の会議を終了させていただく。</p> <p><u>4. その他</u></p> <p><u>5. 閉会</u></p>
事務局	<p>今回の会議につきましては、日程等詳細が決まり次第、皆様にご連絡を差し上げる。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>