

様式第3号

## 会 議 録

会議名 (附属機関等名)		令和4年度 第3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11月24日(木) 15:15~17:15	
開催場所		川西市役所7F大会議室	
出席者	委員	日野 泰雄、松村 暢彦(web参加)、絆地 真晃、中村 規彦、東山 仁、野津 俊明、松下 誠吾、杉本 勝広、田口 巳義(代理出席)、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)	奥藤 秀樹、越田市長	
	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 9名 (内、Web2名)
傍聴不可・一部不可の場合は、その理由			
会議次第		<ol style="list-style-type: none"> <li>1. 市長あいさつ</li> <li>2. 開会</li> <li>2. 委員関係</li> <li>4. 協議 <ul style="list-style-type: none"> <li>・(仮称)川西市公共交通計画の策定について</li> <li>(1)交通を取り巻く現状と課題について</li> <li>(2)市のまちづくりの方向性について</li> <li>(3)協議(市長意見交換)</li> </ul> </li> <li>5. 報告事項 <ul style="list-style-type: none"> <li>・次回地域公共交通会議に係る開催予定時期と協議内容の報告</li> </ul> </li> <li>6. その他</li> <li>7. 閉会</li> </ol>	
会議結果		別紙審議経過のとおり	



発言者	発言内容等
	<p>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>本日は、松村副会長が 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、松村副会長に対して、「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 17 名に対して 15 名であり、川西市地域公共交通会議規則第5条2項の規定により、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く。</p> <p>・資料確認</p>
事務局	<p>それでは開催にあたり、日野会長よりご挨拶をお願い申しあげる。</p>
会長	<p>冒頭の市長の挨拶にもあったが、まちづくりの根幹は移動である。ヨーロッパでは交通基本法が制定され移動権が担保されているが、日本の交通政策基本法には移動権の記載がなく、公共交通を国が支える形になっていない。これが、根本的な問題としてある。</p> <p>まちづくりの根幹である公共交通を持続的なものにしていくためには、基本的には3つの答えしかない。一点目は少子高齢化が進む中でも多くの人に乗ってもらうため、立地適正化計画等で市街地の人口密度を高めることである。二点目は、車よりも公共交通を使う方が安い、便利という環境をつくることである。しかし、二点目に関しては実際には逆転しており、駐車場が安価に利用できるなど、自動車の利用抑制の要因になっておらず、車を使った方が安く、便利で、機動性もある。例えば、ヨーロッパの都市では一般的だが、都心空間に公共交通でしかアクセスできないような空間をつくる、あるいは自然環境を守るために自動車で直接アクセスできないようにして、パークアンドライドなどバスに乗り換えてアクセスするようにしている。都市構造を変えると、都市計画的に公共交通を利用した方が得、便利というような利用環境をつく</p>

発言者	発言内容等
	<p>ることが必要である。それができない場合、どうするかというと、少子高齢化で利用者数はどんどん減るので、誰が財源を担保するかということになる。現状では交通基本法を持っていないので国が直接関与できず、補助金でその都度支援してもらうしかない。</p> <p>三点目は、市民がみんなで分かち合うという考え方である。例えば滋賀県では交通税についての議論が始められている。本市の基本計画においても、公共交通を広域幹線、フィーダー、地区内に区分しているが、地区内の移動に関してはコミュニティで助け合うというのがひとつの方法である。武蔵野市のムーバスは今のコミュニティバスの原型であり、コミュニティの人々がお金を出し合い事業者に運行を依頼したものである。それが、いつのまにか行政施設をまわる巡回バスをコミュニティバスと呼ぶようになってしまっている。</p> <p>自動運転が本格的に実用化されれば、バス事業者が抱えている運転手不足が解消するかもしれないが、法的には進んでいるものの、市街地での運行はなかなか難しい状況である。一方で、スローモビリティやパーソナルモビリティなどの個人の乗り物が実用化されて増えつつある。これらと公共交通がどう関わっていくかが大きな問題である。ラストワンマイルのような使い方、公共交通を補完できればいいが、それだけで移動が完結するとなると、公共交通に乗らずに移動することになってしまう。電動キックボードは免許なしで利用できそうだし、シルバーカーなど高齢者の利用に限定すれば問題ないが、多様化しており、これらと公共交通との関係性がひとつの大きな課題になっている。</p> <p>都市構造や都市計画的に大きな方向性を示すことが可能なのか。それが難しい場合は、財源をどう確保するのか、新たな技術開発にどう対応していくのか。大きな3つの問題に対して、この場で議論し、知恵を出しあえば、良い方向に向くのではないかと思う。市長の挨拶にあった、どのように持続していくのかの答えはそのあたりにありそうである。皆さんからぜひ知恵を出し合っていていただくことをお願いしたい。</p>
事務局	<p><u>3. 委員関係</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。</p> <p>認定NPO法人さわやか千の里の委員が福祉有償運送事業者として就任いただいたが、令和4年8月末をもって事業廃止されたことに伴い、解嘱となっている。</p> <p>また、人事異動等で2名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) 絆地委員、石崎委員 (欠席)</p>



発言者	発言内容等
	<p>バスの再編に係る取組の状況を示しているが、市内唯一の補助路線「平野山下線・大和団地線」は昭和 58 年 10 月に市立川西病院が中央町から東畦野に移転したことに伴い、交通の利便性等の向上に寄与することを目的に運行を始めた。利用者減等の影響で収支が悪化し、令和 3 年 9 月と令和 4 年 10 月に 2 度ダイヤ等を改正した。令和 4 年 10 月から令和 6 年 9 月までの 2 年間は新型コロナウイルス感染拡大により利用者増に向けた対応が困難であるため、短期的な対策として補助額上限 2,100 万円で行っている。令和 6 年 10 月以降の運行ダイヤについては、今後地域公共交通会議の場で基準を設定・評価し、決定する。</p> <p>次に、オンデマンドモビリティ実証実験の取組について示している。当該取組はニュータウンにおいて高齢者や障がい者などの移動課題を抱える方の新たな移動手段の確保のため検討を開始し、令和 2 年度に、大和・多田グリーンハイツ・清和台の 3 地区を候補地として、ニーズ調査を実施した。ニーズ調査の結果から、移動状況は一定把握できたが、解決手法についてはオンデマンドモビリティにとらわれず、改めて交通課題を整理しながら、選択肢の一つとして検討していくこととしている。</p> <p>(1) ①に市民交通行動アンケートのデータから、市民の移動実態についてまとめている。アンケート結果から、「車」のみで目的地まで移動する割合は、「平日約 26%」「休日約 43%」となっている。また、外出時の移動手段での困りごとが「よくある」と答えた割合は全体で約 5%、さらに外出することをあきらめる割合は約 27%、回答者全体でいうと 2%未満であった。2%の回答者の内訳をみると、75 歳以上の割合が高い結果となっている。②以降で、アンケート及び国勢調査の結果をまとめている。</p> <p>次に、交通空白地・不便地の状況をまとめている。このページの地図では、交通空白地を赤色、交通不便地を水色で示している。赤色で示した交通空白地は 7 コミュニティのエリアで存在しており、代表的な自治会を対象に実施したアンケートでは、回答のあった 13 地区のうち 11 地区がバス・電車の利用に課題を抱えていると回答し、3 地区がタクシー利用に問題があると回答している。同じく、アンケート調査結果より、「自治会内におけるコミュニティバス、乗合タクシー、ボランティア送迎などの移動サービスが必要か」という設問に対して、13 地区中 7 地区が今すぐ移動支援が必要と回答した。なお、各自治会のアンケート結果は 14 ページに、市民交通行動アンケートで回答のあった交通空白地に必要だと思う取組については、次の 15 ページにまとめている。</p> <p>次に、交通を取り巻く環境の変化についてまとめている。人口推計結果から、将来の川西市は人口が減少し、少子高齢化が加速していくと見込まれている。市民行動交</p>

発言者	発言内容等
	<p>通アンケートの結果からみた公共交通の今後の利用予測としては、若年層は公共交通利用頻度が高いものの、年齢を重ねるにつれ、利用頻度が低下する傾向にあることから、減少傾向が続くものと予想される。交通全般をみると、高齢化が進む中で、高齢ドライバーによる交通事故が市内で増加している。全国的に高齢者の乗用車普及率が上昇している状況から、自動車での移動割合が上昇していることに加え、身近な乗り物である自転車による事故も増加していることが要因と考えられる。</p> <p>市民交通行動アンケート結果から見えてきた「4. 公共交通利用の状況と今後の意向」について説明する。市内の移動を担う能勢電鉄及び阪急バスを代表例として、その概要をまとめている。能勢電鉄、阪急バスとも、川西市民の半数以上が利用していないと回答しており、週に1日以上や月に1日以上といった低頻度の利用も少なくなない。また、年齢や自宅からの距離が利用頻度に影響していることが傾向としてみられる。</p> <p>利用にあたっての課題については、能勢電鉄で「運賃が高い」、阪急バスで「運行本数が少ない」が最も高く、公共交通別の満足度では鉄道に比べて路線バスの満足度が低いことが分かった。今後の公共交通の利用意向については、30～50代の働き世代で利用しない意向が高い傾向にあり、不採算路線の10年、20年後のあるべき姿については、料金増や市の負担等何らかの方法で維持すべきとの考え方が7割であった。以降、アンケート結果の詳細について示している。</p> <p>交通事業各社から提供いただいた市内の公共交通の利用状況と収支の状況である。</p> <p>(1) 公共交通事業者共通の特徴として、公共交通基本計画運用開始以降の利用人数は減少傾向にある。さらに、令和2年度以降、新型コロナウイルス感染拡大を受け、利用人数が急激に減少しており、各交通事業者ともコロナ禍後の生活様式の変化により利用者数がコロナ前の水準に戻っていない。また、市内の移動を支える阪急バス・能勢電鉄ともに収支率が悪化しており、令和3年度は損失が生じている状況にある。以降で、各社の利用人数及び収支についてのデータをまとめている。</p> <p>各交通事業者へのヒアリングから、交通事業者が抱える課題と今後の方針についてまとめている。(1)で市内の基幹交通である能勢電鉄と阪急バスについて、(2)で市域をまたぐ移動を支えるJR西日本と阪急電鉄について、(3)で伊丹市営バスとタクシーについて整理している。各事業者とも事業維持の課題として「利用者の減少」「人件費・物件費の高騰」や「人材不足」が挙げられている。また、鉄道事業者においては自然災害に備えた「安全対策」が、道路を走るバス・タクシー事業者においては「渋滞対策」が共通の課題としてみられる。</p> <p>==資料2==</p>

発言者	発言内容等
	<p>市内の現状と課題を、コミュニティ別に整理したカルテを作成した。久代地区を例に説明する。</p> <p>上段にコミュニティ名、人口、高齢化率を記載しており、その下に、コミュニティエリアの交通状況を図示している。先ほどの資料1で見ていただいた市全体の地図と同様、交通空白地を赤色、交通不便地を水色で示している。濃淡2種類のピンク色で示しているのは、薄いピンクが白丸のバス停を中心とした半径400メートルの範囲、濃いピンクが赤丸の鉄道駅を中心とした半径800メートルの範囲である。久代地区ではJR北伊丹駅がエリアの外にあるため、鉄道駅の赤丸が表示されていないが、範囲が重なる場合は、鉄道駅の濃いピンクを優先している。さらに、白丸のバス停を繋ぐバス路線については、平日の運行本数で色分けしている。</p> <p>次ページでは、上段で公共交通について、下段で地域の現状についてまとめている。上段の公共交通では、地区内の鉄道、路線バスに関するデータを、下段の地域の現状では、市民交通行動アンケートや自治会アンケートの地域別の結果をまとめたものとなっている。以降、各地区2ページずつで、全14地区となっている。</p> <p>==資料3==</p> <p>資料1で説明した、市内の交通状況を踏まえた持続可能な公共交通実現に向けた課題についてまとめている。その1の「交通全般に係る現状と課題」から説明する。</p> <p>市民の移動実態では公共交通を利用する市民は年々減少しているが、移動に困っている人は市民全体で見ると多くない。また、移動に困っている人の割合を見ると、全年齢のうち75歳以上の割合が高くなっている。</p> <p>交通空白地の状況については、自治会アンケートの結果から、日常の移動に支援を必要とする地区が半数あり、乗合交通だけでなくタクシーも利用しづらい地区がある。</p> <p>交通を取り巻く環境の変化では、自動車・自転車ともに後期高齢者の交通事故が増加傾向にあるとともに、免許更新厳格化で後期高齢者の移動手段が減少しているという状況である。</p> <p>以上のような現状を、下段の緑色の枠内のように整理した。それぞれの課題については、赤字で示したとおりである。</p> <p>その2の「公共交通の現状と課題」について説明する。4. 公共交通利用者数の状況と今後の推移では、人口減少やコロナ禍の影響による社会情勢の変化、市民の利用意向から、公共交通の利用者は今後も減少することが見込まれる。5. 公共交通の継続的な運行における課題では、各交通事業者とも利用者の減少により収入が減少している中、燃料費や人件費の高騰により、今後のコスト増の見込みから収支状況がさらに悪化し、サービス低下の懸念がある。次に、6. 公共交通サービス提供における問題では、川西能勢口駅前の渋滞、違法駐車によるサービス水準の低下や、技術系従事者の高齢化等による人員不足によりサービス維持が困難になることが考えられる。以</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>上のような現状を、下段の緑色の枠内のように整理した。それぞれの課題については、赤字で示したとおりである。</p> <p>以上が交通をとりまく現状と課題についての事務局からの説明となる。</p> <p>まず、本日の資料の位置付けを確認させていただきたい。資料1は、昨年度1回目の地域公共交通会議に出されているのであれば問題ないが、特に3ページの「14の取り組みの方向性に基づく対応結果」については、この地域公共交通会議で我々が一切関与していない事柄である。平成27年に基本計画を策定されて以降、毎年市の担当者にどうなっているかと質問したところ、その都度この表を出された。実施計画を作っていないのに、事業ができるはずもなく、さらにそれに〇×をつけることはできないと言い続けてきた。それなのに、本日もこの表が出てきたことが、理解できない状況である。これは、協議会が始まる前の市の取組に対する市の評価だどこかに明記していただきたい。そうでないと、本会議を任された身としては納得できない事項が多くある。特に、実施計画はこれから議論して策定するが、実施計画は取り組んだが完成していないと書かれている。このまま行くと、この資料は、本日の会議資料としてオーソライズされ、本会議でやってきたことに対する評価と読まれかねない。本市の地域公共交通会議は以前からずっとあるのでややこしいが、ここに書かれている内容は、現在の地域公共交通会議立ち上げ以前に市がやってきた事柄に対する評価としていただきたい。今後の実施計画を皆さんで検討いただくことになるので、それについてPDCAサイクルで回すことは正しい。</p> <p>7ページに大和交通検討委員会とあるが、基本計画策定時には大和地域公共交通部会があり、大和地区の利用促進策を考え、補助無しで運行できるように地域のみなさんでバスサービスの改善に取り組んでいただいていた。先程、この資料は市の取組に対する市の評価にするように申しあげたが、そうすると検討委員会も市がやっていることになるが、それは正しくない。大和の取組はコミュニティの活動であるので、検討委員会と称するのであれば、そのあたりも注釈なり説明が必要である。</p> <p>もう1点、ほとんどの資料は令和3年までの資料であるので、本会議の前の資料であると理解しかけたが、後ろの方は今年度の調査の結果となっている。そうすると、この資料全体が本会議で議論してきたことのように読めてしまうので、しっかりと書き換えていただきたい。その他のページは、事業者提供のデータや市民意識調査など今年度を実施した調査結果であるので、我々が関わってきた資料であるのご理解いただければと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>PDCAサイクルを回すことができなかつたのが主な要因であると我々も反省している。当時、公共交通基本計画策定委員会で議論し、その後、どこでPDCAサイクルを回そうかという議論をした際に、当時、地域公共交通会議に鉄道事業者が入るこ</p>

発言者	発言内容等
<p data-bbox="212 703 268 734">会長</p>	<p data-bbox="359 226 1433 304">とに違和感があったため、川西市公共交通会議という任意の団体をつくりPDCAサイクルを回すことにした。それが回せなかったというところで、非常に反省している。</p> <p data-bbox="359 322 1433 640">この表は市がやってきたこととして整理してほしいが、大和の検討委員会のところで少し齟齬が出るという会長のご意見であったが、14の取組はすべて市がやったものではない。具体的に申しあげると、例えば11番のバスロケーションシステムの導入は事業者が取り組んだ内容を市が取りまとめたものであり、10番の絹延橋駅のバリアフリー化については、下り線は本市が都市計画道路の拡幅に伴い駅舎を整備したが、上り線は能勢電鉄に取り組んでいただいたものであるなど、各関係者の取組をとりまとめたものである。そういった整理で注釈を書かせていただければと思う。</p> <p data-bbox="359 703 1433 927">行政や事業者がやることは誰がみても分かる。地域の取組を、交通検討委員会と書く市取組のように見えるため、そういったことははっきりとわかるように書かないと、会議の場の説明で納得しても、資料は残るので、後から見て誤解を生じるものになりかねない。我々は信頼関係の中で公共交通を考えないといけないので、齟齬がでるものは修正をしていただきたい。</p> <p data-bbox="359 945 1433 1122">そもそも自己評価は評価にならないと当時の担当者に毎年言い続けてきた。第三者委員会を設置して評価をしない限り信頼性はなく、市の自己満足にしかならない。実施計画をつくらないと本来予算はつかないため、ここに書かれている大きな事業はほとんどが事業者の取組だと思う。</p> <p data-bbox="359 1140 1433 1364">実施計画を策定した上で財源を確保し、事業化していく。その事業の進捗評価をPDCAサイクルでまわす。昨年、基本計画をPDCAサイクルで回すと説明されたが、基本計画は方針が書かれているものであり、社会情勢の大きな変化があれば一部変更があるかもしれないが、頻繁に変更するものではない。PDCAサイクルを回すのは実施計画の中の特定事業である。そこは勘違いをしないようにと申しあげている。</p> <p data-bbox="359 1382 1433 1700">基本計画は改定時期にきているので、基本方針は大きく変わらないが、変更する部分もあるだろう。大事なのは実施計画をどう作っていくか、それを基に特定事業をどのように具体化していくかということである。これについて、みなさんにご意見をいただいてまとめていくことが我々の使命である。後は、それに基づいて市や事業者、市民が具体的にアクションを起こしていくことになる。そういった理解について、この1ページは大きく誤解を招く危険性があるものなので、そうならないように、しっかり修正し、本日の会議資料として納得できるものにしていただきたい。</p> <p data-bbox="359 1718 1433 1839">それでは、本日は市長にも出席いただいているので、まずは市長として今後の方向性等についてご発言をいただいた後、みなさんからの質問や意見をいただくことにしたい。</p>
<p data-bbox="212 1899 268 1930">市長</p>	<p data-bbox="359 1899 1433 1982">会長からご指摘いただいた資料については表現等を調整し、PDCAサイクルについては、自己評価、第三者の評価など、誰が何の評価をしたかも分かるように、その</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>あたりも含めて、相談させていただき、みなさんに納得いただけるような資料として提示させていただく。あとから見ても誤解がないような資料にしていきたい。</p> <p>冒頭でも少し申しあげたが、地域で公共交通のお客を増やし、しっかりと守っていかなければいけないということが大きな柱になっている。我々として今まで取り組んできた部分もあるが、社会のスピードやコロナ禍対応で、なかなか十分な答えが出ていないところである。物価高への対応ということで、高齢者に対して何か支援ができないか市でも検討したが、やはりこういう会議の場でしっかりと議論すべしと考え、来年度に向けて協議させていただきたい。</p> <p>まちのブランドとしての持続可能性、交通の便の良さは川西市の住宅都市としての魅力、価値を高めるために必要な要素であるため、そこをどのように守っていけるか。交通事業者に黒字部分で赤字部分を補っていただくのが今までの日本の公共交通のあり方であったが、そのやり方で持続できるのか、議論をしていただかないといけないところである。</p> <p>もうひとつ、当初オンデマンドモビリティの導入を考えていた要素でもあるが、実際に地域を回る中で、ちょっと病院や買い物に行くための手段がないといった意見がある。健康であれば800m先の駅やバス停まで歩いて行くことができるが、介護保険を使うまでではないが、家族に送迎してもらわなければいけないというような不便がある方の生活をどう守っていくか。大きくはこの2点に取り組んでいきたいと思っている。</p> <p>一方で、生活を守っていく、地域を持続させていくことと、大和バスの議論にもあったが、なぜひとつの地域にだけに補助金を2,100万円も出すのか、議会の中でも議論があった。全地域に2,100万円を出すと億単位の財源が必要になる。あらゆる分野を削減して重点特化する、または交通税を取るなどすれば可能かもしれないが、現時点の枠組みの中では、このモデルを全地域に広げるとするのは難しい中で、それぞれの地域間のバランスも課題だと考えている。移動権を守るという議論と、持続性を担保するという財政のスキームを両立しないといけない。私自身も答えに悩んでいる。担当レベルではどんな事業ができるかディスカッションしているところであるので、こんな事業ができるとか、事例を教えてください。</p> <p>市民のみなさんの移動がどうなっているか、公共交通がどう利用され、どんな課題があるのかは、今年度実施した調査も含めてまとめていただいている。</p> <p>市長から、利用者を増やすという発言があったが、車の方が便利で安い中で、どうやって利用者を増やすのか。川西市の土地区画整理事業は全国でも有名で、駅の移設とともにデッキで結ぶなど、教科書にも載るほどの大事業をやってこられた。都市構造まで考えるつもりがあるのか。そこまで考えないのであれば、どうするのか。他市では、コロナ対策も含め国の補助金を活用し高齢者におでかけチケットを配布するなどしているが、バスを使うと得になるような取り組みをしないと、利用者は簡単には</p>

発言者	発言内容等
市長	<p>増やすことは難しいが、市長として何か考えがあるか。</p> <p>川西阪急、アステ川西等で買い物をすると、駐車場には割引があるが、公共交通を利用すると割引がない。車の方が便利で、結果的に安いということになる。市内部では公共交通利用への割引などについても協議をしている。市にとっては能勢電鉄も阪急バスも大切な事業者であるので、一度に両方できる方法はないのかと考えると、バスであれば乗務員にご協力いただくことで可能かもしれないが、能勢電鉄についてはIC化が進む中でどのようなことができるのか、悩んでいる状況である。行政としては公平性を考え、一度にフルスペックでやろうとしがちであるが、できる環境が整ったところから始めていくのであれば、さすがに今年度中は予算の関係で難しいが、来年度からであれば可能かもしれない。ただし、この場で一定の方向性が見えてから行うべきであるというのが我々の認識であるので、この場で提案いただき、協議させていただきたい。</p>
会長	<p>高齢者移動支援やおでかけチケット配布を、市長判断で実施されている市もある。オーソライズするために、市から提案されて地域公共交通会議の中で議論し、実施されているところもある。発案していただかないと、実現性の議論もできない。市からの提案はもちろん、ぜひ、事業者からも意見を出してもらいたい。</p> <p>私に関わっているあるところでは、バス停まで400m歩けない人がいるということから、事業者からの発案でフリー乗降サービスを導入している例もある。駅800m、バス停400mをどのように移動していただくかということの中では、ひとつの大きなサービスになるかと思う。安全性の問題等で難しいかもしれないが、実験的にやることもあるかもしれない。</p> <p>副会長が関わられているところで、何か事例があればご紹介させていただきたい。</p>
副会長	<p>四国では先進事例がなかなか少ないが、公共交通サービスをどうやって確保していくかを考えたときに、川西市でも黒川など奥の方の移動を考えると、これからの議論ではあるが、住民互助の交通をどう位置付けるのかを市の中である程度議論しておかなければならないのではないかと。自家用有償運送も方法論としてはあるが、住民で立ち上げて実施するのはハードルが高い。そう考えると、住民互助など運送法にかからないような交通を、それを公共交通ネットワークと考えるかという議論はあるが、実質的に住民の方から見たときに移動ができることが重要なので、そういう地域がこれからどんどん増えていくので、その扱いをどうするのかを将来的に考えていく必要がある。厚労省の介護保険の範疇ではあるが、そういった議論を四国の中でも始めているところである。</p>
会長	<p>福祉有償運送は、会員制であるので会員しか利用できない。道路交通法の届け出を</p>

発言者	発言内容等
	<p>要しない運送は、特例的に地域の方の車で地域の方が運転して、地域の方がガソリン代程度の費用を払って利用できるようにする。その段階ならば良いが、一般市街地団地の中で市町村有償運送をされているところがあり、当初は期間限定で試行としたかったが、運輸局が通達を出さず間に合わなかったため、結果的に本格運行になった。会議の中では期間限定にするようにとお願いし、期間限定の有償運送としたが、これを一般市街地にどんどん広げると、白タクが走っている状況になりかねず、安全面や公共交通との奪い合いなどの問題が出てきかねない。運輸局で議論して方針を出してほしいと大阪ではお願いしているが、現時点では答えが出ておらず、なし崩し的に認めている状況にある。</p> <p>松村副会長から話があったように、不便地域の中で大変なところについては、空白地という名前をつければ有償運送は可能ではないかと思う。そこまで行く手前であれば武蔵野市のムーバスのようにコミュニティでお金を出し合って地域の移動サービスをみんなで支えるということを考える必要がある。それでも絶対にペイしないので、私がかかわっているところでは、50%公的財源にしましょうと実施計画の中で定めているところもある。そのかわり、50%に達しない場合はやめるか、地域で足りない分を負担するか、地域の方々にも頑張ってもらいましょうと続けている事例がある。財源の話と、移手段の確保の話としては、このようにいくつか事例があり、地域の方々はどう考えるかによる。本市では基本計画の中で大和を部会にしたということは、大和の取組を他の地域にも転用していけるようにしようということであった。大和の交通検討委員会のように、他の地域にもそういったものが作られていくことが大事で、地域で考えていく必要がある。地域の方々の協力がなければ無理であるが、それができるのが地域公共交通会議だと思っているので、いろんな立場から意見を出していただきたい。私や松村副会長も様々なサポートができると思うし、運輸局からもアドバイスもいただけるかと思う。</p> <p>公共交通を守っていくということで、ありがたく話を聞かせていただいた。</p> <p>駅周辺の施設に対して、そこで買い物すれば駐車場であれば無料になるサービスの話であるが、WESTER アプリで事前登録の上、ICOCA を利用して、西宮市内の駅と神戸・大阪エリアの主要駅を往復利用し、対象店舗で利用するとポイントバックするサービスを実験的に行っている。鉄道やバスの利用者に関してもそういったことが可能ではないかと思うので、興味があれば、相談させていただきたい。</p> <p>J R は広域から誘客しているので、事業者同士で連携していければと考えている。我々の利用促進の一環として、能勢電鉄沿線の魅力ある観光についても、WESTER に登録することで、広く P R することも可能なため、一緒に勉強させていただきたい。</p> <p>持続可能なところでは、利用者の少ない駅に対しては、駅舎のシンプル化や行政運営による駅活用なども行っている。ネガティブなことになるかもしれないが、ダイヤ改正で利用実態に即した見直しを常に行っている。コミュニティバスも同様に</p>
委員	

発言者	発言内容等
会長	<p>と思うので、利用実態に即した形で必要な時間帯に運行するということかと思う。他市では運転手をボランティアで運行しているところもあるため、金銭面での負担だけでなく、様々な形で地元住民に協力していただくことも考えられるだろう。</p> <p>阪急電車とJRの連絡デッキは、乗り換えの乗客が多く、時間帯によっては反対方向に歩けないほどの人がいる状況である。阪急電車と能勢電鉄についても、ホームで乗り換えが可能になっている。事業者間の乗り換えをさらにしやすくするためには、乗り換え環境だけでなく、乗り継ぎ割引などを行えば、さらに需要は増えるだろう。</p>
委員	<p>先程定期券の話題が出たが、阪急バスの通勤定期券は何円区間という定期券で、例えば初乗り220円であれば、220円区間定期券であり、同額の区間であればどこでも乗ることができる。加えて、持参人式であるので、例えば父親の通勤定期券を休日に子どもが利用できるなど、定期券1枚を家族でシェアすることも可能である。これについては、バスラッピングなどで、PRしている。</p> <p>商業施設とのタイアップに関しては、吹田市のエキスポシティでは、バスの利用者はICカードを利用される方が多いため、ICカードを施設内の端末にかざすと、利用履歴が出てくるようになっており、それをサービスカウンターに持参すると施設のポイントと交換できる制度を行っていた。また、川西市では総合医療センターが新しくできたということであるが、長岡京市では済生会病院が移転したことから、コミュニティバスを利用して病院に行くと、往復のバス代が無料になる取組を行っている。その原資は済生会病院が負担されている。総合医療センターもおそらく指定管理者制度をとられていると思うが、指定管理者との協議で、実現可能性があるのではないかと。</p> <p>同じく長岡京市の事例であるが、買い物帰りの荷物が重いことがネックになるため、バスで買い物に来られた方で、阪急グランドパス保有者を対象に、帰りのタクシーの初乗り運賃を補助している。こういったこともマイカー抑制、公共交通利用の促進に有効ではないかと思う。</p> <p>MMといったことでは、川西市でも転入者にマップや阪急バスのノリセツを配布していただいているが、豊中市では転入者に、お試し券としてバスの無料乗車券を2枚チラシにつけて配布している。また、吹田市では、将来公共交通の利用者になる全小中学生を対象に、お試し乗車券2枚を配布し、バス利用を経験してもらう取組を行っている。こういったさまざまな取組の中にヒントがあるのではないかと。</p>
会長	<p>今ご紹介いただいたようなことを事業者ヒアリングなどでどんどん収集できるような調査にしたら良いかと思う。会議の場だけでは、今のような貴重な情報が入ってこないところがあるので、ぜひ、さまざまな事例を集めて、市でできる取組を考えていただければと思う。</p> <p>ある市では、病院まで路線バスとコミュニティバスが走っていたが、コミュニティ</p>

発言者	発言内容等
	<p>バスは車両が小さく病院の敷地内に入っていたが、路線バスは手前で曲がらないといけない状況であった。料金もコミュニティバスは200円で路線バスは270円ということもあり、みなさんコミュニティバスを利用していた。そこで、その区間だけ路線バスの料金をコミュニティバスと同じ金額にすることを地域公共交通会議で決めて、赤字分を市が負担することにした。さらに、ロータリー改築を土木部局で行い、大型車の路線バスが乗り入れできるようにした。その結果、路線バスの利用者が5～6割増え、当初予定していた事業者への赤字補填分の予算を使わずに、定額補助だけで済んだということがある。便利にすれば利用者が増える可能性があり、そういった思い切った試みも考えられる。</p>
委員	<p>コミュニティ代表であるので、利用者側からの思いを述べたい。平日は阪急バスと能勢電鉄を使って通勤しており、定期券があるので公共交通を使うと無料であるが、休日は自家用車で移動となる。なぜそうなるのかと考えると、本来、公共交通を使えば速達性、定時性が確保されているはずであるが、実際は、乗り換え時の移動、待ち時間があり、そこで速達性を失っている。定時性についても、電車はある程度時間が読めるが、バスは時間が読めない部分が多い。そこがネックだという声がかかり聞こえてくるし、私自身も休日の移動がマイカー利用になってしまう要因はそういうところにあると考えている。また、阪急バスのヒアリング結果でも上がっているが、駅周辺やバス停周辺の違法駐車などマイカー利用者のマナーの問題、また交通量が多いことから定時性が保てない状況にあり、公共交通を敬遠してしまう。元々のパイが多くあるわけではないので大きく増える訳では無いが、ダイヤ設定や乗り継ぎ、接続の課題を改善するなど、少しでも使いやすいものにしていくことで利用者が一定増えるのではないかと考えている。</p> <p>北陵地区に支援学校ができるが、地域としては教員の通勤を公共交通利用にしたいとだけいっているのだから、阪急バスでも売り込みにいくなど、調整いただければと思っている。</p>
委員	<p>定時性については、ヒアリングでも優先レーンが機能していないということを申しあげたが、特に雨の日はバスが遅れる。定時性と便数が課題であるとアンケート結果にも出ていた。優先レーンが機能するような施策を考えていただきたい。</p> <p>便数については、今議論になっている利用者を増やすということになってくるかと思うが、川西市でも人口減少・少子高齢化が進展する中で、以前ふるさと団地再生の取組をされていたが、現在どうなっているのか。親元近居ということで、市外に出ていったお子様が、家庭をもって親元の近所に帰ってくると優遇される仕組みをされていたが、その取組が今どうなっているか。人口を呼び戻すために、子育て世帯を川西市に誘致するような取組があるのかをお聞きしたい。</p>

発言者	発言内容等
会長	いわゆる近居同居補助のことであろう。私に関わっている他市では、近居同居補助を住宅政策の中で行っているが、川西市は今現在ないのか。
事務局	以前は親元近居助成を行っていたが、事業の見直しの中で一旦廃止した状況である。
委員	若い世代に川西市に住んでもらうような具体の取組は、今はないということか。
事務局	川西市では、現在空き家問題を大きく取り上げており、空き家をリフォームすることで若い世代、子育て世代に転入していただく目的で、空き家リフォームに関する補助を行っている。空き家問題の解決と若い世代に転入いただいて郊外のニュータウンに住んでいただくという取組を進めている。
市長	全ての事業の再検証をしている中で、どういう分析をしたかという、当初は近居制度があるから戻ってくる人を対象としてスタートしたが、家を決める際には、親元が近いとか、職場が近いとか、土地の価格が安いとか、様々な要素がある中で、最後に近居すれば補助があるということだと、本来の呼び込むということに繋がらないのではないかという分析をした。それであれば、空き家の利活用を進める方がいいのではないかということで、親の近くに住むという思想そのものを否定したということではなく、事業を実現する方策として、近居すれば無条件に補助するというのはどうなのかという評価をした。川西市からいったん離れた人が戻ってくるというのは、川西市に住むという必然性が最も高いので、今後も検討する内容だと思っている。
会長	一点、先ほどの資料の中で、川西市、豊能町、猪名川町、能勢電鉄、阪急バスの公共交通担当勉強会を開催したと記載されており、大変良いことだと思うが、今はどうなっているのか。
事務局	現在は休止している。各地域における課題もあるので、今後も情報共有しながら、検討していければと考えている。
委員	勉強会は、恐らく情報交換レベルで終わってしまっていたのではと思うが、猪名川町の取組や豊能町でこれから取り組まれることなどもあるので、その他市町の取組を川西版にアレンジして何かできるかななどを協議できればいいと考える。
東山	各社乗り継ぎ乗車券を発売する中で、そのままの運賃ではメリットがないため、どこかで割引することが必要である。その分の財源をどこが負担するかが難しい点である。1枚のICカードで鉄道やバスに乗れるが、割引を付与やポイント還元をするとシステムの改修費用も発生する。そういったことが、なかなか進まない状況である。

発言者	発言内容等
会長	残念ながら今のお答えは、かなり以前から同様の答えになっているところがあるかと思う。
委員	公共交通担当勉強会を開催されるのであれば、ぜひ参加させていただきたい。地域公共交通会議など大きな会議の場だけでは、細やかな議論はなかなか難しいので、ワーキングのような形で議論できれば、鉄道事業者間の連携だけでなく、二次交通もあわせた利用促進策等の連携を議論できるのではないかと思うので、よろしくお願ひしたい。
会長	ぜひ、鉄道事業者が中心になって、本当の意味の MaaS の検討をしていただければと思う。現在の情報関連や自動車関連などが中心となった MaaS の議論は、公共交通はどこにいったのかというような状況になりかねない。鉄道事業者ベースになりながら、バスやタクシーなどを含めて移動支援できるような仕組みを検討いただきたい。勉強会はずいぶんやっていただければと思う。
市長	2期目の就任にあわせて、猪名川町、豊能町、能勢町はゴミ処理を共同で行っていることもあり、挨拶に回り、協議をさせていただいた。バスの減便への対応や能勢電鉄への乗り継ぎなど、それぞれの自治体とも同じような危機感、問題意識、課題を持っている。担当レベルだけの勉強会だと情報が足りない部分があるため、事業者のみなさんや有識者にも協力いただきたい。現在も「能勢電アートライン」や「いいな里山ねっと」などで事業者や近隣市町、府や県と連携しているが、様々な関係者と一緒に何ができるかなど、勉強会については停滞気味のようなので、地域公共交通会議でどういう位置付けをするかはお相談させていただくとして、早急に前進させていきたい。
委員	近隣自治体との連携ということで、阪神北県民局では、宝塚土木事務所が事務局となり、近隣自治体の市町が公共交通を語り合う場として、阪神都市圏公共交通利用促進会議を開催している。近隣自治体や事業者にも協力いただき、平成 18 年度から全ての交通事業者を反映したバスマップを作成し、現在も継続しているという貴重な会議であった。コロナ禍で 3 年ほど開催できず、ここ数年はデータを提供いただきバスマップを作成していたが、今年度は 11 月 29 日に開催することとした。兵庫県下の阪神都市圏の 8 市町と関連する鉄道バス会社、IC 事業者にも声掛けしている。地域公共交通会議が活発になった昨今、土井先生に座長になっていただき、市町の悩みを披露する場として開催させていただく。こういった場も活用いただければと思う。
会長	大阪であれば、近畿運輸局で公共交通担当者に対する講習会を実施されているかと

発言者	発言内容等
	<p>思うが、そういったものに川西市も参加しているのか。</p>
事務局	<p>現在はリモート開催のため、リモートで参加している。</p>
会長	<p>本当は会議後の意見交換会の方が有益である。会議だけだと勉強会のようなものだが、意見交換会の場で事業者や自治体が本音で話をするすることで、実際に動くことも出てくる。コロナ渦で難しいが、できるのであれば対面でしていただき、具体的話ができる場を設けていただければ良いかと思う。</p> <p>兵庫県の地球環境戦略研究機関が事務局となり、北摂里山地域循環共生圏構築検討会議で、西谷、中谷、東谷の3地区のそれぞれの地産を育てながらどう結びつけようかという検討をされているそうである。その中の課題の一つとして、地域公共交通システムの構築といった問題があり、先日インタビューを受けた。川西市と猪名川町など近隣市町の連携を考えておられるため、情報があれば提供いただきたい。</p>
オブザーバー	<p>活動内容までは分からないため、勉強しておく。</p>
委員	<p>資料1のアンケート結果の中で、交通空白地の記載があるが、今後、コミュニティバスやデマンドタクシーなども検討されると思うが、安全等を考えると運行を交通事業者にも担ってもらうのが理想である。他に、自家用有償運送、また法の許可に当たらない実費程度の運送もあるため、市でお悩み等相談事項があればいつでも相談いただければと思う。</p>
会長	<p>運輸局からもぜひそういった情報をいただくとともに、実施計画の事業に入れることができ、補助事業になりそうなものの情報を提供いただければと思う。</p> <p>一点、タクシーについての質問だが、コロナ禍になり当日電話でしか予約できなくなり困っているという話を聞いた。当日予約は配車等の問題があり難しいため事前予約の方が良いと思うが、そのあたりの状況を教えていただきたい。</p>
委員	<p>事前予約ができないという話は、ごく一部で聞いているところである。事業者ごとにできたりできなかったりというのが現実で、コロナ渦でタクシー事業者でも離職者が増え、需要に対して供給が間に合っていない状況である。業界全体で供給できるように努力していきたい。</p>
会長	<p>公共交通として多くの人が乗合できる仕組みがメインであるが、そこにあわない場合、隣の宝塚市では高齢者を対象にタクシー券が配布されている。以前は、タクシーの需要は少なかったが、タクシー券の配布を行っている中で、利用できないというのはもったいない気がしている。ぜひ、ある需要を有効に活用していただきたいし、地</p>

発言者	発言内容等
<p>市長</p> <p>会長</p> <p>副会長</p> <p>会長</p>	<p>域の移動困難者の移手段として使っていただけるように、タクシー協会の中で議論いただければと思う。</p> <p>タクシーの状況については、一方でタクシーアプリがあり便利になった反面、電話が繋がりにくくなったという話をいろいろな方から聞いている。需要と供給のバランスの問題など非常に難しい課題を抱えている。</p> <p>本日多くの意見をいただいたので、次回、今後こんなことができないかという市としての案を示し、より具体的な議論ができるようにしていきたいため、よろしく願いしたい。</p> <p>地域公共交通会議の中で議論していただいた中身として、できるだけ議論を進めていただければと思う。</p> <p>副会長、全体を通じてでも結構だが、意見・アドバイスがあればお願いしたい。</p> <p>川西市の公共交通の方針をみなさんの知恵で作って行くということが分かったので非常に良かったかと思う。大和の取組を良い事例として普及していければと思う。そのためには、この会議の中で制度化することが必要になると思う。今後ともよろしくお願いしたい。</p> <p>いろいろご意見があろうかと思うが、ひとつだけ、以前実施していた事業者や行政が参加する勉強会や、大和を始めとした地域、事業者、行政が参加する勉強会を必要があれば地域公共交通会議の下の部会という形で置くことも考えてはどうかと思っている。みなさんの賛成をいただけるのであれば、そういったことも一度検討したい。そのようなことも含めご意見があれば事務局にお寄せいただきたい。</p>
<p>事務局</p>	<p><u>5. 報告事項</u></p> <p>次回地域公共交通会議に係る開催予定時期と協議内容について説明する。</p> <p>次回の会議は来年2月頃を予定している。日程等は調整させていただく。</p> <p>協議内容は大きく分けて2つある。</p> <p>1点目は、計画策定についてで、今回は本日発言いただいた意見及び市のまちづくりの方向性を示す「総合計画」及び「都市計画マスタープラン」の素案の内容を事務局で整理したうえで、改めて課題の共有と計画目標の設定について、議論いただく予定である。</p> <p>2点目は、補助路線について、前回承認いただいたダイヤ・運賃・ルートで、先月10月1日よりバスの運行をスタートしている。次回会議では、2年後の令和6年10月からの運行に向けた評価基準について協議いただく。評価基準に係る協議は次回、</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>令和5年度第1回、第2回の計3回を予定しているので、よろしくお願いいたします。</p> <p>また、この度の改正による住民の動向、意見等を調査するため、事務局で1月に16歳以上の阪急バス平野山下線・大和団地線の沿線住民900人を無作為抽出し、アンケート調査票を送付する予定である。</p> <p>次回会議では、住民アンケート結果の速報値についても、報告する予定としている。事務局からの説明は以上である。</p> <p>いよいよ大和地域で運行しているバスの改正案については、今後具体的にどうしていくのかという問題と、基本計画に基づいて市の公共交通を今後どうしていくか、そのために具体の実施計画をどうするのか審議いただくことになる。奇譚のない意見をいただき、無理のない範囲でできるだけチャレンジなものとしたいので、よろしくお願いいたします。</p> <p>何かご質問等はあればお願いしたい。</p> <p>次回に向けて、事務局については本日の資料の整理も含めて、よろしくお願いいたします。</p>
<p>事務局</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>