

会 議 録

会 議 名 (付属機関等名)		令和 4 年度 第 4 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 5 年 2 月 22 日 (水) 14 : 00 ~ 16 : 50	
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、絆地 真晃、中村 規彦(web 参加)、東山 仁、野津 俊明、新屋敷 昭一(代理出席・web 参加)、松下 誠吾、杉本 勝広、佐藤 健二、秋篠 彩、田橋 一(代理出席)、雨森 尚子(代理出席)、柴原 定之、石田 有司、五島 孝裕	
	そ の 他 (オブザーバー)	奥藤 秀樹(web 参加)、岩井 健(代理出席)、高垣 久夫、熊手 輝秀	
	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、Web 4 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. 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 ①補助路線のあり方 ②令和 6 年 10 月以降の運行に係る評価の方法 3. その他 4. 閉会	
会 議 結 果		別紙審議経過のとおり	

審議経過

発言者	発言内容等
事務局	<p><u>1. 開会</u></p> <p>時間となったので、令和4年度第四回川西市公共交通会議を行う。</p> <p>本会議は新型コロナウイルス感染防止対策のため、仕切り版を設置するとともに参加者の皆様にはマスクの着用をお願いしている。委員・オブザーバーの皆様の発言の際は、席まで消毒済みのマイクをお持ちするので、了承いただきたい。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項の規定に基づいて、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てご覧いただくことも可能となる。</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、中村委員、新屋敷委員、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、中村委員、新屋敷委員、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17名に対して、「15」名の方に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条第2項の規定により、会議開催要件の半数以上の出席をいただいているので、本日の会議は成立していることをここに報告する。</p> <p>それでは開催にあたり、日野会長より挨拶をお願いします。</p>
会長	<p>会議に出席いただき感謝申しあげる。</p> <p>毎回申し上げていることだが、公共交通のあり方については、公共交通だけを考えていても成り立たないのは明白で、資料やアンケート結果を見ていただいてもわかるとおり、本市でも車の利用が6割くらいで、私に関わっている大阪の南部だともっと多かったりもする。そうした中で公共交通の利用を考えると、人口の2、3割の人を対象に運行していかなくてはいけなくなり、事業者としては採算が成り立たない。利用者から得られる運賃等の収入に見合うサービスしかできなくなる。そうすると移動が難しい人たちが出てくる。そういう部分では、非常にネガティブな、困った部分をど</p>

発言者	発言内容等
	<p>うしていくのかといったことを中心に議論されてきた。私としてはもう少し未来志向型、みんなが公共交通を使えるような環境をどうすれば作っていいのかということを、真剣に考えて頂けないかといったことを、どの会議でも申し上げている。</p> <p>7～8年前に策定した基本計画もそうだったが、自動車を使うのでバスや電車を使わなくなるといのは明白である。自動車を使えない環境、あるいは公共交通を使った方が得という環境がない限り、安くて快適で楽な方を選ぶのは当たり前である。無理して、しんどい思いをして公共交通を使うことは難しい。1970～80年代くらいのモーターカーゼーションが非常に進展した時には、ものすごく多くの方々が自動車を使われたが、一方で、環境問題や渋滞問題への対応が必要となり、自動車を利用しない様になりましたというキャッチフレーズが出てきて、「ノーマイカーデー」などというキャンペーンまで実施された。</p> <p>そういう環境があった時でさえ、なかなか公共交通に移るとい事は難しかった。その後、少子高齢化で人口減少していく中で、その当時より公共交通にとってはより厳しい状況にあると思っている。そのため、多面的な考え方が必要であり、例えば都市計画の面では公共交通中心の都市構造にするためにどのように変えていくか、また交通事業者も含めてヨーロッパでは MaaS という新しいサービス・システムが動き出しているが、これも公共交通をメインにして乗り継ぎの利便性や料金の割引などで公共交通を使いやすくし、結果として環境配慮につながるという事になっている。</p> <p>私がイギリスに住んでいるときに、大学の仲間は家族4人で来ていて、私は一人で、ロンドンからエジンバラに行って一泊して帰ってくる際に、費用が4人でも1人でもほとんど変わらなかった。何故かという、当時のブリティッシュルールはファミリーチケットの制度があり、大人は半額で子どもはどこまで行っても2ポンド程の定額、ホテルはルームチャージでファミリールームとシングルルームでほとんど変わらなかった。こうした総合的な対応が、皆が一緒に安く快適に移動でき、QOLが高まることにつながる。本会議はローカルな議論が中心になるが、出来ればそうしたことも念頭に置いていただいたうえで、全体像を描きながら議論できるように、色々なご意見をいただきたい。</p> <p>本会議では、今日も傍聴の方が来られており、皆さんの関心が高い。昨日ある市の都市計画審議会でも都市計画マスタープランについて審議した。このような全体計画の審議では、特に傍聴の方が来られることはなく、パブリックコメントは募集してもゼロといったことが多いが、昨日の会議では傍聴の方が10名ほど来られていた。何が起こったのかという、市域をエリア分けして整備方針を決定するが、設定されたあるエリアに開発事業者が環境アセスメントの申請をされたことから、住民の方にとって身近な問題になり、普段都市計画マスタープランには興味がない方も、いざ開発されると困るということがあって傍聴に来られたようだ。そういうことも含め、個別の議論に関心があるから来ていただくという事も歓迎だが、できれば本市の大きな計画、これからの取組に対してもぜひ地域の方々に関心を持っていただいて、ご意見をいただければと思っている。</p>

発言者	発言内容等
	<p>皆様から忌憚のない意見をいただきたいのでよろしく願います。</p> <p>本市は公共交通基本計画を策定しているので、基本計画に定められた考え方に基づいて、実施計画の中身をどう作っていくかを議論いただくことが1つ目となる。2つ目の案件には「補助路線」という言葉が使われているが、これは従来から大和地区に運行されている路線バスに対して補助が出されているが、それが事業者にとっても苦しいという事で議論してきている。この問題への対応については、去年の10月から新たな枠組みでスタートして2年ごとに見直しをすることになっているが、将来的にはこの議論の方向性が決まったら、「補助路線における」という文言はなくしたいと思っている。</p> <p>地元からも意見が出ていたが、補助の基準についてしっかり議論いただきたいとのことであったが、最終的には計画の中で、地域内交通で十分な需要がない中で移動が難しい人がいる際にその移動をどうサポートするのか、そのあり方についても議論する。それには当然、費用が必要になるので、補助が必要であれば今後その基準も議論していただくという事になる。しかし、補助路線のあり方、というと今後も補助路線を作っていくという風に勘違いされかねない。</p> <p>本日の議論は実施計画策定に向けてと、大和地区とその関連地区におけるサービスあり方をどうしていくのかという2点に分けて議論していきたい。</p> <p>それでは、本市の仮称だが、川西市公共交通計画の策定について、事務局より説明いただきたい。</p>
事務局	<p><u>2. 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>(仮称) 川西市公共交通計画の基本的な方針・目標について、【資料1】に沿って、説明する。また、あわせて配付している【参考資料1】については、以前までの会議で説明した内容の振り返りとなるので参考にご覧いただきたい。</p> <p>まず、前回の会議資料について、訂正があったので、説明する。</p> <p>現状と課題について整理した内容を説明した資料1において、「14の取組みの方向性に基づく対応結果」を示したところだが、各取組みに対する評価については、地域公共交通会議で協議したものではなく、各主体で取り組んだ内容に対して市が評価したものであるという補足を追加した。</p> <p>同じく資料1において、市内各駅のバリアフリー状況について記載した内容に誤りがあったので、修正した。</p> <p>同じく資料1において、資料の出典に係る記載に誤りがあったので、修正した。</p>

発言者	発言内容等
	<p>本日協議いただく内容について説明する。</p> <p>左側の計画策定の流れをご覧いただきたい。昨年中に市民交通行動アンケート等のニーズ調査を実施し、前回11月の会議で、川西市の現状と課題について説明した。本日は、その下の赤い破線で囲んでいる部分について、議論をお願いします。</p> <p>また、右側の図でも示しているが、目標を達成するための具体的な事業については、次回の会議で協議を経て決定となるので、本日の資料で示すのは、あくまで事業のイメージとなる。</p> <p>前回の振り返りとなるが、現状と課題について説明する。前回の資料で示した川西市の現状と課題を7項目に整理している。</p> <p>上から5つ目までが、公共交通サービスに係る現状と課題となっている。</p> <p>前回資料でも示したとおり、公共交通の利用者は年々減少傾向にある。</p> <p>利用状況が改善しないと路線見直しなどでサービスが低下し、サービスが低下するとさらに利用者が減少することが懸念される。</p> <p>その背景として、少子高齢化や人口減少による移動総量の減少に加えて、市民交通行動アンケートでも公共交通よりも自動車を利用する人が増加しているということが見えてきた。</p> <p>また、人口密度が低下している地域においては、利用者を増やす取組みだけでは採算性を改善することができないため、サービスの維持が困難となることが懸念される。</p> <p>他にもサービスの維持に向けた課題として、車両のEV化や施設の老朽化などのへ対策や、違法駐車増加等による定時性の悪化、燃料費高騰や人員不足による経営上の課題が挙げられる。</p> <p>続いて下の2項目は、交通全般を取り巻く現状と課題となっている。</p> <p>市内全体で後期高齢者による自動車事故が増加傾向にあることに加えて、市内に公共交通が利用しづらい地域が複数存在していることが見えてきた。そのため、各地域の実情に合わせて自動車に頼らない交通手段の検討が必要な状況となっている。</p> <p>以上のような現状に対して、それぞれ右側で示すような取組みの検討が必要となる。</p> <p>いま説明した現状と課題から、3つの基本的な方針を設定した。</p> <p>一つ目の脱炭素・循環型のまちの構築に向けた公共交通の利用環境の整備では、公共交通の利便性向上の取組みなどにより、公共交通サービス水準の維持を図る。</p> <p>二つ目のまちの賑わい向上につながる公共交通の利用促進では、モビリティ・マネジメント教育による意識醸成や、地域ぐるみの取組みを行政と交通事業者で支援していくことで、利用促進を図る。</p>

発言者	発言内容等
	<p>三つ目の生活の質が高いまちの実現に向けた地域内交通サービスの構築では、交通空白地居住者や移動に課題を抱える市民の移動手段を確保するための取組みを図る。</p> <p>また、各方針の説明については右側に示しているとおりでである。</p> <p>先ほどの3つの基本的な方針は、現在の公共交通基本計画に対応したものとなる。</p> <p>現基本計画の戦略「つなぐ・いかす・になる」の考え方を引き継ぎつつ、上位計画及び活性化再生法の改正による追加要素をカバーできるように整理した。</p> <p>交通課題及び関係する上位計画・関係計画との関係性を示している。</p> <p>左側で、先ほど説明した7項目の課題と基本的な方針との関係性を示している。</p> <p>そして、右側で、それぞれの基本的な方針と上位計画・関係計画との関係性を示している。</p> <p>1つ目の方針では、「脱炭素・循環型のまちの構築」という部分について、総合計画の「都市基盤と自然が調和する」という方向性及び都市マスの「脱炭素・循環型で持続可能」という方向性との関係を示している。</p> <p>2つ目の方針では、「まちの賑わい向上」という部分について、健幸まちづくり計画の「人がまちに出かけたくなる」という方向性との関係を示している。</p> <p>最後に、3つ目の方針では、「生活の質が高いまちの実現」というに部分について、総合計画の「快適に過ごせるまち」という方向性及び福祉関連計画の「移動課題の解消」という方向性との関係を示している。</p> <p>こちらは参考資料となるが、上位計画及び関係計画などの市の方向性についてまとめている。</p> <p>基本的な方向性の実現に向けた「目標」及び目標値の設定について、説明する。</p> <p>計画の策定にあたっては、計画期間全体を通して長期的に取り組むまちづくり全般に係る政策レベルの目標と、短期・中期的な効果の発現をめざす地域旅客運送サービスに係る事業レベルの目標を、バランスよく設定することが求められている。</p> <p>長期的なまちづくりの目標では、人口規模やまちの賑わい、また脱炭素などの環境改善といったまちづくりと連動した目標と、その実現に向けた取組みを示す。</p> <p>次に、それらの長期目標に至るために、利用者数の確保維持や事業効率・サービスの改善といった地域旅客運送サービスにおいてめざす中期・短期での具体的な目標を設定する。</p> <p>まず、基本方針1では、まちづくりレベルの目標を大きく分けて2つ設定しており、1点目に環境基本計画と連動する形で、自動車に過度に依存しない公共交通利用環境の整備を目標としており、4年間の具体的な目標として公共交通の利便性の向上を設定し、乗継ぎ改善や定時性の確保といった取組みをイメージしている。</p>

発言者	発言内容等
	<p>また、2点目には、広域移動や市民生活を支える公共交通サービスの維持を目標としており、採算性が低いエリアの公共交通を守るための対策を事業として検討していきたいと考えている。取組みイメージとしては地域とともに運行維持に向けた取組みの推進などを検討している。</p> <p>基本方針2では、まちづくりレベルの目標として、まちの賑わいを向上させるための公共交通の確保を目標として、駅前の商業施設と連携した地域ぐるみの利用促進の取組への支援などをイメージしている。</p> <p>また、4年間の具体的な目標として、公共交通を使った外出機会の促進を設定している。</p> <p>最後に、基本方針3では、まちづくりレベル・事業レベルともに『高齢者等にやさしい地域内の移動の確保とそのため地域ぐるみの取組みの実現』を目標として、8年間の取組みの方向性では、地域ぐるみの輸送手段確保の取組みを行政・交通事業者により支援することをイメージしている。</p> <p>また、4年間の具体的な取組の方向性は、補助路線の維持や福祉分野をターゲットにした輸送手段の導入などとしている。</p> <p>なお、補助路線については、本日の2つ目の議事で協議いただくこととしている。</p> <p>事務局からの説明は以上となる。</p> <p>なお、本日協議いただく内容は、基本的な方針と目標の部分となっているが、目標を達成するための取組みの方向性や事業のイメージについても、意見があれば是非お願いしたい。次回の会議資料に反映させていただく。</p> <p>事務局からの説明は以上となる。</p>
会長	<p>まずは不明な点などあれば、質問をお願いしたい。</p> <p>この11ページにあるようなものが最終的に具体的にイメージできればよい。本市の公共交通の基本計画はもちろんだが、都市計画や公共交通マスタープランに定められている将来の都市像であるとか、地域生活のあり方をベースに基本方針が定められてあって、それを目標として今年度具体的にどうしていけばいいのか、最終的には右端にある事業のイメージのところに、必要な事業を示していくことになる。特に実施計画に定める特定事業がここに明示されていることが必要になる。例えば、一番目に、世界的にも言われている脱炭素・循環型のまちづくりがあり、それを実現するために、一番上だと、自動車に過度に依存しない公共交通利用環境の整備がある。指標はともかくとして、どのように取り組めばよいのかというのが取組の方向性になる。その方向性を具体的に事業に落とし込むとどうなるのか、となるので、そのように見ていただくのが一番わかりやすいと思う。私が一番気になるのは、最初の方針や目標はよくできている。ただ、自動車に過度に依存しない公共交通利用環境の整備というのを目標としたときの取組</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>が、MM とバス・タクシーの EV 化の推進となっている。その2つで達成できるのか疑問である。この目標を具体的に達成していこうとすればどのような取組があるか、どんな方向を向いていけばよいのか、皆さんの考えを聞かせていただきたい。</p> <p>例えば事業者から見て、取組が MM とバス・タクシーの EV 化で本当に良いのか、あるいは、他にこんな取り組みもあるというアドバイスも含めて、意見をいただければと思う。</p> <p>会長が指摘されたところで、目標が自動車に過度に依存しない公共交通利用環境の整備が目標である中で、EV 化の推進となるとつながらないので、取組の方向性としてはマイカーの抑制というところになるかと思う。バス・タクシーの EV 化や水素エンジンや FCV もあるが、マイカーを抑制していくという事をもう少し出していく必要があると思う。それに絡んで6・7ページの説明のところ、説明と書いている部分について、こちらは最終的に計画に載るのかどうかにもよるが、書きぶりとして先に車両の EV 化の推進が出ているが、こちら後半の自家用車から公共交通への転換を促進する、という事を先に書くべきではないかと思う。</p>
会長	<p>例えば今、自動運転の実証実験が行われている。三田の巡回バスの事例であったが、三田は開発住宅地なので道路が立派で歩車分離が出来ていて、自動運転がしやすい。私の関わっている地域のような複雑な地形になると、電磁コイルを敷いてとなってくるのだが、いずれにせよなかなか難しい状況にある。</p> <p>仮に将来的に自動運転ができるとか、万博に向けた空飛ぶクルマとか、そういう移動手段が多様化する中では、将来を考えて公共交通も含めて人の移動はどのようになっていくのかという事も長期では考えていけない。</p> <p>脱炭素化も全部電気自動車にすればよいのか、という議論にもなる。ヨーロッパでもずいぶん前から議論されていて、最初は安全の問題からスタートしていて、次に環境の問題となり、ロードプライシングといって都心に入るにはお金がかかるなど色々な取り組みをして、車が都心に入りにくいようにしている。電気自動車にしたからそれでいいのかというと、必ずしもそうではなくて、道路の占有という観点から、一人が公共空間を占有するということが都市の賑わいを阻害するという事で、逆に道路から自動車を締め出して、そこに公共交通を入れたりしている。日本でも一部では実施されているが、どちらかという自転車を入れる例が多いものの、いずれにしても道路の使い方を変えていこうとしている。2030年にはガソリン車の販売を禁止しようとしている EU でも、結果的には全部電気自動車になっても、都心部には車を入れられないような都市構造に変えるということを基本方針にしている。なので、全部 EV にすればよいという問題ではなくなっている。</p> <p>一方で、ここでいう MM が何を示しているのか分からないが、一般的に言われている MM というものが通用しなくなってくる。単に環境に悪いのでバスに乗り換えようという事ではなく、ヨーロッパで考えられているような空間のあり方や市民生活のあ</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	<p>り方から議論するような MM であれば、たとえ電気自動車にかわっても、教育によって公共交通の利用促進をしようという話になると思う。</p> <p>したがって、排ガスが問題で、マイカー利用を自粛しようとする MM 教育をすれば改善されるといった話は、これからはあまりつながらなくなるようにも思う。むしろ電気化したらそれはなくなるという話の方が多くなるため、そういう議論では駄目だと思う。都市マスでも将来の都心のエリア等が定義されていると思うが、そうした中で人がどのように生活するのか、それを支えるのが交通の役割になるので、そういう観点で見て頂きたい。</p> <p>委員から言っていたように、前のページでは自動車からの転換とあるが、取組としては MM で、そうすると MM のあり方が問題になる。マインドコントロールのようになると大きな問題になるので、客観的な取組に変えていかないと実現しにくいと思う。バスとタクシーの EV 化もあるが、全体の脱炭素化を考えるなら、自動車の数の方が多いので、その EV 化をしないと、バスとタクシーだけだと矛盾したことになるかねない。</p> <p>今日は例示ということだが、そんなことも考えて頂いて、ちょっと違うのではないかとといったことも指摘いただきたい。目標を達成するのに、こんなことをすればよい、あるいはこういうことをやった方が良いが、これは当面は無理かもしれない、という事でもよい。それは長期では目指すが、そこに向けた取り組みとして短期ですぐ出来ることも考えていただければ、長期目標と中期・短期の取組、という風に落とし込んでいけると思う。是非そういう見方をして頂きたい。</p> <p>今はたまたま脱酸素のことを取り上げたが、街のにぎわいや、生活の質の高いまちというところだけは域内交通の話になっているので、もう一つ大事なスケールの問題も絡むと思う。基本計画でも、広域移動では幹線交通としての能勢電鉄と阪急バス、阪急電車と JR を使った移動利便性の高いまちということと、それから幹線につながるフィーダー系の整備で都心部に行きやすい交通体系になっているとか、3つ目に住んでいる地域の中での通院や買物がある程度スムーズにできる、そういったスケールの問題も混ざっているところがあると思うので、そういった分け方についても、この形でいいのか、意見をお願いしたい。</p> <p>一つ目の話に出てきた 11 ページの基本方針 1 の 2 行目に話が戻ってしまうが、目標は自動車に過度に依存しないとなっているが、指標では自家用車よりも公共交通を利用することが多い市民の割合となっており、自家用車がイメージされていると思った。あくまで自動車ではなく、自家用車で考えているように見えるが、それでいくと基本方針 2 の利用促進との区分がなかなか難しくなるのではないかと思った。例えば、自家用車に依存しないではなく、こちらは環境にやさしい交通体系とかにしてしまった方が、取組の 2 つ目で書いているような EV 化の話や温室効果ガス排出量の抑制につながると思う。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>ありがとうございました。本日はこれをたたき台として、色々な意見をいただいていたいたい。</p>
委員	<p>11 ページの2つ目の広域移動を支える公共交通というところで、説明の部分については最終的に計画に載るのか。目標の横にある説明文が残るのであれば、利用者増イコール公共交通サービスの持続可能性ではないという部分について、私が申し上げたことだが、読むとわかりにくいところがある。指標にある運行本数を維持するために何をしていくか、という表現にさせていただいた方が良いのではないか。</p> <p>利用客を増やす、運賃収入を増やすのはもちろんだが、一番右の事業のイメージでは、地域ぐるみの取組みと行政・交通事業者等による支援と書かれているし、その説明文が分かりにくいと思っている。載らないのであればこれで良いが、計画の本文に入ってくるのであれば表現を変えて頂きたいのが1点。</p> <p>もう1点は、12 ページの2つ目の目標で、公共交通の役割を理解し、子どものころから公共交通になじむ環境づくりとあるが、目標でこれを書いてしまって、事業のイメージでは転入者 MM などが書かれているが、市民の皆さんが当事者意識を持っていただくという書きぶりの方が良いのではないかと感じた。</p> <p>13 ページの地域内交通サービスの構築については、先ほど会長がおっしゃったことと同じで、私もそう思う。</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p>
委員	<p>公共交通計画は、交通だけでなくまちづくりと関連したものだと思っている。11 ページだと、枠外の②に書かれている目標設定で、このまま事業者の減収が続けば減便などのサービス低下に歯止めがかからない状況（利用促進だけでは黒字化は困難）「市として最低限維持すべき水準提示の必要性」の議論を検討する必要があるという部分で、これは議論すれば何とか維持できるのかという話だ。指標の中にある1日の運行本数、例えば弊社がダイヤ改正、減便をすればこの指標としてはマイナスになる。そういった交通計画の目標がどうなのかなという部分がある。実際、駅を中心としたまちづくりをされている市もあり、例えば近くだと JR 尼崎駅では、駅近くの整備や踏切のアンダーパスという事をまちづくりと一体として取り組んでいて、右肩上がりの乗降者数になっている。宝塚線においては、川西池田の乗降者数は今すぐ答えられないが、宝塚駅でも少し右肩上がりで横ばい、少しコロナで落ち込んでいるところはあるが、宝塚線が落ちていることは無い。駅を中心としたまちづくり、公共交通が利用しやすいまちづくりを一緒にやっていただければ、逆に言えば運行本数が増えてくることにもなってくるかと思う。そうした視点も記載いただけると我々事業者としては嬉しく思う。</p>
会長	<p>指標で運行本数と言っても、一般の鉄道で便数を増やすという事も難しいところで、それが指標に上がっていると、事業者としてどうなるかというところもある。便数が増</p>

発言者	発言内容等
	<p>えたからその目標が達成されるのかという因果関係もあると思うので、そういうところでもの意見を頂けたのかと思う。</p> <p>基本的にコロナ以降は便数が減っている。特に朝や深夜。これから鉄道事業者でも運賃の値上げや、バリアフリーをベースにしているが、それを運賃に反映するという事をおっしゃっているので、これから公共交通運賃が上がっていくという環境にある。クルマの方はどうかというと、ガソリン代はロシアの侵攻もあり高くなっているが、国がガソリンスタンドに補助を出して170円を超えないようにという風に料金が抑えられている。この先、クルマに過度に依存しないという転換を図ろうとしているのに、環境としては逆になっている。クルマの方が使いやすくなる。ましてやEV化が進むと、環境配慮意識からしても環境に悪くないじゃないか、というような説得力が出来てしまう。</p> <p>前から申し上げているが、自動車利用の抑制要因であった目的地の駐車場の料金が、昔のように高くなく、むしろ安くなっている。クルマで都心に行くと、昔は1時間停めて2,000～3,000円取られていたので、電車で言った方が良いというようになっていたのに、今だと1日停めても1500円で止められる。そうなってしまうと、電車やバスを乗り継いでいくよりも、車で行った方が便利だし安いといった話になってくる。</p> <p>そういう環境にあるという事を改めて認識いただいて、その中でどうすればクルマから公共交通に転換できるのか。あるいはその時にこの指標で評価してよいのか、という事を考えていただきたい。どうしてもおかしい部分は出てくると思うので、その部分を指摘いただければありがたい。実施計画の中で因果関係が分からない部分や、これをこうしたからといってこうならないのに、こう書いてあるということがあれば、市民としても協力していくのは難しいと思うので、そこは皆さんにチェックしていただきたい。こういう目標をもってこんなことをすれば、この指標はこんな風に変わるだろう、ではこうしていこうと繋がるような形で考えていただければと思う。</p>
会長	<p>今日の限られた時間内に意見をいただくことも難しいと思うので、持ち帰っていただいて、こうした方が良いというような事を事務局に意見として連絡いただければと思う。これはいつぐらいまでに意見をいただければよいか。</p>
事務局	<p>3月1日までにメール・ファックス等でご意見いただければ、次回資料に反映させていただきます。次回は4月下旬ごろを予定している。具体的な日程については、後日お知らせする。</p>
会長	<p>もう少し期間を置いた方が良くとも思うが、期間を空けてもできるものではないので、できれば帰られたらすぐにでも見て頂ければと思う。</p> <p>それからどの目標の方針としても書いているのが、地域ぐるみの取組と行政・交通事業者による支援、というものである。これがどこにも入っているのがよいのかというのはちょっと分からないところがあって、特に最後のところの域内の移動に関しては、どうしても地域の方々が主体になって、そこに行政や事業者が関わっていただいて移動</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	<p>をサポートする必要があると思うが、地域の方々にも意見があると思う。申し訳ないが、手短かにオブザーバーの方から発言いただきたい。大和地域の方から願います。</p> <p>参考資料お配りしているのですが、それに基づいて説明させていただく。</p> <p>表紙は、夜の畦野駅前状況で、毎年12月中旬から1月17日まで、イルミネーションでライトアップしている。地域の取り組みに限った内容ということで、6ページ目の地域の取り組みをご参照いただきたい。</p> <p>前回まとまって報告させていただいたのが、昨年1月になる。その時にご報告させていただいた項目を6ページに記載している。</p> <p>大和交通検討委員会をコミュニティ協議会・自治会・福祉委員会等で結成し、毎月2～3回開催している。そのうち1回は川西市、阪急バスにも出席してもらっている。</p> <p>それから今日も配布した大和バスだより「発車オーライ」も発行し、4,500戸に対して全戸配布している。発行費用については、地域住民からの募金で賄っている状況である。</p> <p>それからバス乗車券の配布については、阪急バスに協力いただき、地域のイベント時にバス乗車券を配布している。</p> <p>5つ目には、市が募集したバスの絵、地域内のこども園・保育所・小学校の絵をバスの中に掲示した後、自治会館に掲示した。</p> <p>6つ目はバス川柳の募集、これもバスの中に掲示した後、自治会館に掲示した。</p> <p>それから7番目に大和地域内のバスツアーとやや大げさに書いているが、普段あまり利用しない地域の方々が、買い物に一緒に行こう、ちょっと遠い公園に行こう、という形での地域内での利用を促している。</p> <p>それから毎月の利用者調査について書かせていただいた。</p> <p>その後昨年1月から、大和交通検討委員会の開催はずっと継続している。「発車オーライ」も継続している。写真の下にあるTシャツには、前のページのイラストを印刷し、正面には右側を向いた大和バスといったイラストになっている。右側も「みんなで乗ろう大和バス」というのぼりを作成して、大和の中に掲示している状況である。</p> <p>次に、阪急バスにバス教室を開催して頂いた。去年の11月6日の大和文化祭・子どもカーニバルで、阪急バスや、大和バスを運行している「きんたくん」バスにも来ていただいた。バスの乗り方の他、写真にあるように、運転手からみたらここまで死角があるということを運転席に座ってもらって確認するなど、安全教育もして頂いた。ミニ集会の開催ということで、大和バス井戸端会議を5箇所で開催し、参加者数は69名であった。これは2月9日現在だが、もう一回実施しており、現在では6か所78名となっている。写真はその時の風景で、こういった車の中で色々な意見を聞かせて頂いた。右側が大和バスのミニ集会ということで、模造紙4枚から1枚を選んで撮影させていただいた。利用状況、ダイヤのこと、運賃、ルート、いろんな意見が出ている。この中で主な意見であるが、ルート変更を具体的に進めてほしいということで、一部ルート変更にも取り組みつつある。それから、土休日ダイヤの不便がだいぶ大きく出てきている。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>利用促進としてこういう風にしたらどうかとか、東のほとんど行かないような地域でイベント開催したらどうか、というような意見が出ている。</p> <p>次のページで、利用者数調査を毎月実施している。写真があり、自治会ニュースで月間目標を上げて、達成状況を住民の皆さんにお知らせしている。写真の右下は、12月の調査の最終日の少し前、22時ごろの風景である。最終便は22時27分で、両側には迎えの車が埋まっていて、真ん中を走っている状況であり、これをどうしていくかも問題である。11ページは調査データをグラフ化したものである。</p> <p>地域の取組は以上であり、地域の考え方等については後程、お時間があれば報告する。</p> <p>グリーンハイツの方はいかがか。</p>
オブザーバー	<p>いくつかお尋ねしたいことがある。地域としては、阪急バスの無料チケットを配布して、バスの利用意識の向上に努めている。私たちも地域交通検討委員会で毎月議論を重ねており、昨年秋にはいくつかの問題点について質問しており、本年度中に回答をいただくことになっている。一つは、昼間の30分間隔になったものを20分間隔に戻してほしい。それと、医療センターに向かう暫定的なバスの開設をお願いしたい。</p> <p>バスの運行間隔について資料を準備している。グリーンハイツでは昨年度、48万人の乗車数があった。昨年度新しく運行開始した清和台へ向かうものも加えて56便である。グリーンハイツ地域における阪急バスの収入は、年間1億560万円である。そこで阪急バス、もしくは市にどの基準が採算ベースになるか聞きたい。資料1にある、23万人で運行すると2,100万円足りない、これが採算ベースと理解していた。しかし、今回の資料をみると19万4千人であり、これで採算に乗るという話が出ている。その点からいうと、私たちは現在の56便を65便まで増やしても採算がとれるのではないかと考えている。これまで言われているのは23万人で2,100万円足りない。ここをしっかりと見て頂き、最低限のお願いとして、昼間に限って20分に1本の運行にしてほしい。データを見ても可能ではないか。</p>
会長	<p>今お話しいただいている内容は、後の方の議題で取り上げることになるので、今は地域主体の取組について、ご紹介いただきたい。</p>
オブザーバー	<p>それは最初に申し上げたが、無料チケット配布によりバス利用意識の向上を図っている。そういう現状である。</p>
会長	<p>補助路線に関連する数値等についてはこの後の議題となる。ただ数値について色々勉強されていると思うので、こうした方が良くなるのではないかと、というご提案はいただければよいと思う。もう一つ大事な、地域の取組としては、住民の方々に理解いただいてどれだけ利用を増やせるかという事だと思う。補助の話は、将来的には可能で</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	<p>あれば補助なしで運行するという事がベースになる。補助金の額ありきで考えることはあり得ない。計画の中で方針1から3があったが、地域が主体で、行政や事業者もサポートしながら、利用者を増やす取組をしていただき、その結果としてどれだけのサービスが可能かについては、計画に盛り込んでいきたい。たくさん乗る需要があればどの事業者も採算がとれるが、地区の中の移動となるとたくさん移動はないので採算がとれない。その場合でも、地域で何が出来るのか、その金額を誰がどう負担するかということを議論することが大事だ。そうしたことも計画に盛り込めれば、将来的には地域内の移動に関するあり方の中でご意見をいただければよい。地域での取り組みはご紹介いただいたと理解した。東谷地域の取組はいかがか。</p> <p>我々のところで該当する自治会は小さな自治会で、住民の数も非常に少なく、これといった意見はなかった。ただ一つ、私が感じたのは、山下に抜けるのではなく、広い道が出来たので清和台の方に行っていたらと買い物にも行けるし楽だということである。山下の駅前道路も狭いので、現状では理にかなった意見だと感じた。</p> <p>またこれまでも申しているように、東谷では病院に行くときには、高齢者が一人で行くことは無く、家族がついていくことがほとんどで、緊急性を要するような意見はコミュニティの中では出ていない。ただゼロになっては困るという事はこれまでも言っているので、交通弱者に対してどう考えているのかという事は、コミュニティに対しての質問でよく言われるところである。</p>
会長	<p>ゼロにならないためにどうすればよいかを議論したい。取組事例を参考にしながら地域で取り組めることがあれば試して取り組んでいただき、また情報を共有していただきたい。意見や要望については後程議論させていただく。</p>
オブザーバー	<p>しかし地域にとっては乗客数を増やせばよいことはわかっているが、絶対数が少ないものはどうしようもない。それをどうしていくか、という事は公共交通だけに限らず、地域としてどう対処するか、どう行政にお願いするかという事だと思う。</p>
会長	<p>他のところもそうだが、過疎地や空白地と言われているところでは色々な実験がなされている。本市でも一度出たが、オンデマンドの乗合タクシーの実証実験などがあり、結局使われないと実装されない。それをどうするかという議論が必要だ。一便一人の利用だと、どうしても個人のハイヤーになってしまい、タクシー事業にも影響が出てしまう。それもよくないので少なくとも2人以上が使えるようなサービスを皆で考えていきたい。それでも当然、採算が取れないのでその費用は誰が負担するか、ということについて地域を中心に議論されているところもある。大きなバスだけではなく、タクシーや色々な形の乗り物があるので、どういう風に使っていくようにするか、という事を考えていただくとよいと思う。具体的話の際にまたご意見いただくようにしたい。</p>

発言者	発言内容等
<p>オブザーバー</p> <p>会長</p>	<p>大和の取り組み事例で一番苦勞しているのはやはり資金。Tシャツを作ったり、のぼりをつくったりしていて、「大和バスだより」についてもカラー版で発行すると7～8万円かかる。資金が無くて白黒で発行しているが、白黒だとなかなか読んでもらえない。そういった部分について、行政と一体的に取り組むのであれば、資金も交通計画の中で取り組んでもらいたい。</p> <p>その話は後程、具体的話をどうするかというところで話したい。</p> <p>公共交通計画については、より良くするためにどうするかについて、3月1日をめどに事務局にお知らせいただきたい。地域ぐるみの取組と書いているものでも、何かわからなかったりするので、オブザーバーで参加いただいた3地区からご紹介いただいたような取り組みを行政と一体で取り組んでいくという事があれば、そうしたご提案も頂ければと思う。</p> <p>スケジュール的には、次回には一定の方向性を出していかないといけない。次回に十分議論できるよう、情報提供を皆さんにはお願いしたい</p>
<p>会長</p> <p>事務局</p>	<p><u>2. 協議</u></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></p> <p>続いて次の議題に移る。先ほど申し上げたとおり、当面は大和地区のあり方についてとなるが、事務局より説明をお願いします。</p> <p>補助路線の持続可能なバス運行の検討にあたり、委員各位には補助路線のあり方、令和6年10月以降の運行に係る評価の方法について協議いただきたい。はじめに、補助路線の経緯・現状について改めて説明する。</p> <p>補助路線は昭和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ており、現在はお示しの範囲を運行している。</p> <p>補助路線の収支状況の悪化を受け、持続可能な運行を目指し、表のとおり令和4年10月以降の運行について見直しを行った。運行見直しにあたっては、コロナ禍により利用促進が困難な状況を踏まえ、令和6年9月までの2年間の運行について、これまでの補助上限約1,500万円を2,100万円に増額し、その範囲で運行が可能な内容へと</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>変更している。</p> <p>運行見直し後の輸送人員の状況だが、月約 1 万 2,000 人で推移しており、令和 6 年 9 月までは赤字補填額 2,100 万円で推移する見込みであるが、赤字額が従来の 1,500 万円以内におさめるような運行となるためには年間 1 9 万人の乗車が必要となる。</p> <p>令和 6 年 9 月以降の運行については資料に示したとおり、今後の運行見直しについて地域公共交通会議で議論していくことを令和 3 年度第 3 回地域公共交通会議でご審議・ご了承をいただいている。</p> <p>補助路線の運行見直しにあたり、補助路線の状況も運行開始当初から大きく変わってきているため、川西市公共交通計画を策定するにあたり、改めて補助路線のあり方について、委員各位に協議いただきたいと考えている。</p> <p>補助路線の経緯はさきほど説明したとおりだが、川西病院が市南部に移転したことで、再度補助路線の在り方を位置づける必要がある。</p> <p>平野山下線・大和団地線は病院移転後も市民の生活の足として定着していることと、この路線がなければ、資料に示した茶色のエリアが公共交通の空白地(鉄道 800m バス 400m の範囲外)になるとことから、市としては当該エリアに対する輸送の継続が必要と考えている。</p> <p>しかし、現状の補助路線による輸送手段については、赤字が続いている状況に加えて、GH 地区及び東谷地区を走る補助路線が平日 1 日 6 便の運行で交通不便地となっていることから、別の移動手段確保を含めた検討が必要であると考えている。</p> <p>それぞれの地域団体からも移動手段の確保について、様々な意見をいただいている。大和地区からは平日便数の存続と土休日の拡充などについて、GH 地区からは自社路線の維持と補助路線の組み替えなどについて、東谷地区からは交通弱者のための別の移動手段の確保について意見をいただいている。なお、地元団体の詳細な意見は別紙資料として配布している。</p> <p>このような状況を踏まえ、公共交通計画への持続可能な移動手段確保に向けた取組みを位置づけていくにあたり、他事業、他地域への取組支援との整合も図って行く必要があるので、委員各位から忌憚のない意見を頂戴出来れば幸いである。</p> <p>以上が①補助路線のあり方についての事務局からの説明となる。</p> <p>昨年 10 月からの新しいダイヤの状況や考え方については、この後②の方で、事務局から説明をいただく。</p> <p>現在、暫定的に補助額を増やして運行している。これは事業者としても大変な状況で</p>

発言者	発言内容等
	<p>あるため、それに合った形にダイヤを改正して運行している。地域の方々から様々な意見をいただいているということだが、大和の方でも便数を増やすとなると今のままだと赤字になるため、利用者をどれだけ増やせるかにつながってくる。あるいは20分間隔にすることや、ルートを変更して利便性が高まって利用が増えるのであれば、事業者としても検討してよいだろう。</p> <p>まずは今の状況に対して、地域からの要望があるのと、今後、どうしていくのかということがあるので、事務局から説明頂いた内容で、委員の皆さんから質問や意見があればお伺いしたい。コミュニティの方からの要望はここに書いていただいているということによろしいかと思う。</p>
オブザーバー	<p>阪急バスにお尋ねしたい。採算ベースというところで、数字が19.4万人や23万人というところで間違ったところもあるかもしれないが、2021年度でグリーンハイツは48万人の乗車数がカウントされている。大和との比較の中で私たちのところは十分採算がとれているのではないかと思っている。そこを確認していただいたうえで、昼間のバス間隔を30分から20分にするのはできることかと思っているが、いかがか。</p>
委員	<p>この試算については、220円の単価に48万人の利用者数をかけて数字を出しているが、バスの運賃は基本運賃の他に、割引のある回数券や定期券があり、また非常に割引額の大きいランドパスがある。一人が支払いただく標準額とは異なり、また消費税10%も入ってくるので、一人当たりの単価は220円を大きく下回ってくる。2021年度収支では、100円をかけて75円が返ってくるということで、25円の赤字になっている。</p> <p>この度の大和から来る病院線の見直しによって、グリーンハイツの地区内の便数が減ったが、減った分我々の自前路線に乗り換えていただいているという状況も把握している。今年度から来年度においても75%ではないという見立てをしている。コロナの回復も含めて、推移を見守っていきたいと考えている。</p>
会長	<p>個別の議論になると、話がややこしくなる。グリーンハイツの話の元は、大和地区の人数でこれだけ補助があれば、こちらは走らせてほしいという話か。</p>
オブザーバー	<p>私たちは補助については考えていない。補助を抜きにして人数をベースに大和で採算がとれるという話が出てきているのと比較して、我々は48万人乗っているなかで、大雑把に割り振ったときに十分に採算がとれているのではということ。</p>
会長	<p>私が言うのもなんだが、事業そのもののあり方にもよるが、運行されている車両も違うのではないか。</p>
委員	<p>19.4万人という数字もあるが、最低収支がトントンになるラインについて、どのよ</p>

発言者	発言内容等
	うにお示しできるかについては、また市の担当とも相談したうえで、どのような情報が提供できるか検討したいと思う。
会長	仮に便数を増やしたら本当に利用が増えるのかということに関心がある。便数を増やしても利用が増えないのであれば、社会資本の投資としてはあまりよくない。
オブザーバー	だから採算ベースの話をしている。
会長	採算はぎりぎりとれるかもしれないが、利用者があまり増えないと社会全体のメリットがないことになる。
オブザーバー	だから阪急バスに採算を示してほしい。
会長	ここでは個別の路線の人数などは議論せず、公共交通全体について考えていただきたい。それぞれのコミュニティの要望は他の地区も含めてあると思うが、市全体の移動やサービスについて考えていただきたい。
オブザーバー	今は補助路線の話をしているのではないか。
会長	<p>補助路線の話なのでこのタイトルはなじまない。将来的にいうと、基本計画の3つ目にある域内の移動の議論を中心にしなければならない。その中で、東谷もそうだが、住民があまりいないため需要が見込めない。見込めないが、移動に困っている。そういう状況の中で、場合によっては市民全体で負担する、コミュニティで負担する、などを議論しなければならない。市民全体で負担するのが補助になる。補助路線ありきではなく、議論のなかで補助について考えてほしい。今、補助が出されている大和地区の今後について議論をするため、補助路線という名前がついているに過ぎない。</p> <p>この後、②の大和地区の去年の秋からの運行状況と今後のあり方について考える。併せて大和を変えた際に、グリーンハイツも便数が減るなど、関連するところがあるので、3コミュニティ一体として議論をお願いしている。個別の要望をいただくのも結構だが、個別の地域の採算などになるとややこしくなりかねない。全然サービスが無いところもある。最終的にこの地区をどうするか議論はしなければならないが、まずは市全体の目標について考えてほしい。</p> <p>①の議題は議論がしにくいと思うので、そういうことと受け止めていただいて、今補助の対象となっている大和の運行状況とあり方について議事を進め、必要に応じて議論することとしたい。それでは、事務局から説明をお願いします。</p>
事務局	次に、②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法について協議いただきたいと思っているので、まず市の評価方法の考え方について説明する。

発言者	発言内容等
会長	<p>令和6年10月以降の運行に関しては、限られた財源の中で、持続可能な移動手段にするため、運行見直しの基準を設定したいと考えている。</p> <p>市が考える基準は令和5年12月頃までの輸送人員の実績を基に令和6年10月以降の輸送人員と収支の予測を行い、その結果、赤字額が補助上限額1,500万円を上回れば1,500万円以下になるようなダイヤに改正し、赤字額が1,500万円を下回れば、増便や将来的に赤字額が上回った際に補填できるよう積み立てをするなど市民サービスに繋がるものに活かしていければと考えている。具体的なイメージは次のページのとおり。</p> <p>いま説明した市の運行評価の考え方については、地域団体の皆様と合意に至っていない状況にある。ここで、運行評価に関する地域団体の意見について説明する。大和地区からは赤字補填額として1500万円を設定するのではなく、市民生活に必要な平日38便をどう守るのかの視点が重要との意見をいただいている。GH地区・東谷地区からは補助路線のあり方そのものに意見をいただいております、運行評価については意見無しとなっている。</p> <p>令和6年10月以降の持続可能な運行に見直しを行うため、委員のみなさんには補助上限額の設定や運行評価の方法について、忌憚のない意見を頂戴出来れば幸いです。</p> <p>令和6年10月以降の運行見直しに向けたスケジュールについて説明する。本会議で議論を重ね、運行に係る評価基準は令和5年6月頃に決定したいと考えている。また、令和5年12月頃の実績を用いて収支を予測し、令和6年3月頃に地域公共交通会議で評価をし、ダイヤを確定する予定にしている。</p> <p>13ページ目以降は令和4年12月に実施をしたアンケート結果の情報となる。参考にご覧いただきたい。</p> <p>以上が②令和6年10月以降の運行に係る評価の方法についての説明となる。</p> <p>ここで示されているのは、1,500万円の赤字額をベースに、これよりも増えると見直しが必要。そこまで行かなければサービス改善に充てるとか、積み立てをするという理解でよいか。一つはそうした提案であった。</p> <p>もう一つは、今は赤字額で一定評価をしていきたいという説明だと思うので、評価の視点としてそれでよいのかどうか、他の視点もあるという事であればぜひご意見をいただきたい。</p> <p>もう一点は、将来的にどうするか。ずっと1,500万円の補助なのかというところである。基本計画策定時にはもっと乗ってもらえるのではという期待もあり、補助なしで実証運行できる形にもっていこうという事であった。そういう事から考えた際に、現状の</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	<p>金額では事業継続が難しい。そのため大幅な減便などの見直しが必要になるが、それでは住民生活に影響が出るということで、当面臨時的に、金額を上げて維持をしようという形をとってきた。金額自体が本来の問題ではなく、将来的にどうするかという議論をしてほしい。ただ現実として、事業継続の上で一定の金額も必要であり、一定の費用をどう賄うのかという問題がある。通常は運賃収入で賄うが、それが叶わない際にどうするか、運賃やその他方法についても考えてほしい。</p> <p>以上、費用や評価の視点、将来の在り方について、3つの視点があると思うので、意見があれば願います。</p> <p>議論を進めるうえで、大和地域の考え方を説明させていただくのが良いかと思う。資料の3ページ目で、運行状況の推移として市から説明いただいたが、地域でまとめたものを復習の意味も兼ねて、再度説明させていただく。</p> <p>まず便数について、従来41便であったが、それが1回目の改正で3便減便された。その内訳は朝夕を10便減便し、代わりに昼は7便増便した。これによって、運行頻度が1時間1本から2本に改善された。令和4年10月1日以降は38便が維持されているが、夕方の1時間待ちであったものが解消された。土休日は21便で1回目は変更がなかったが、この度は12便に大幅減便されている。これだと午前午後、各3時間待ちの空白があり、最終便も18時台と早くなっている。</p> <p>ルートについても、従来4ルートであったが2ルートになった。停留所も2か所休止された。この度はルート変更はないが、平野山下間の分離により、停留所1か所が休止されている。</p> <p>運賃については、従来160円であったが220円に、38%値上がりした。市の補助金は先ほどから説明がある通り。</p> <p>4ページに、乗降者数を分析している。コロナ前の2019年9月～2022年12月の畦野駅での乗降者数を示しているが、これは阪急バスから頂いたものになる。土休日、平日、合計をそれぞれ示している。年月の上に赤でコロナの拡大期のピークを示している。これを見るとピークと乗降者数の減少が一致している。2019年10月に11,392人だったが、第一波の2020年9月に46%になっている。その後、2022年7月には85%まで回復している。改正後、コロナの影響もあるが減少傾向にあるので、これ以降の推移を注視している。</p> <p>5ページに、昨年12月の平均のバス停別の乗降者数を示している。これも阪急バスから提供いただいたが、畦野駅のところで、乗る人が65%、降りる人が35%と一方通行である。地形的なもので駅が谷の底にあるので行くときは健康によいので歩いて、帰りはバスに乗って、というところだと思う。西五丁目、西二丁目、西一丁目、牧の台小学校前は乗降者数が非常に少ない、駅に近ければ乗らない、というのが明らか。</p> <p>12、13ページに地域の考え方を示している。平日38便の存続と土休日12便の改善</p>

発言者	発言内容等
	<p>について、1年の3分の1がこれで運行されるが、祝日を絡めると3日連続というのが年に何回かある。この年末年始は5日連続土休日、今年のGWも5日連続土休日、と、非常に出にくい状況である。ミニ集会でも出ていたが、乗りたいと思っているが便数が少なくて乗れない、出ていくと帰る時間も制約される、という意見が出ている。利用促進に取り組んで、利用者を増やさないといけないという話を地域でしている。</p> <p>まずはルート変更、もうちょっと遠いところにバス停を置けば乗るだろう。また商店街との連携、畦野駅前のコープとのタイアップ。あるいは体験乗車についても、中学生の夏休みや部活の帰りに何とか体験乗車していただけないか。あるいはイベント時の臨時バス、無料デーなど、自治会としても色々な取組を検討している。地域の取組に対する支援を早急に考えてほしい。</p> <p>それから評価基準項目の明確化について、市の説明の中で明確なものが出ていなかった。乗降者数と運行収支差、あとはまちづくりの間接的効果と謳われており、間接的効果について期待している。そういう意味も込めてはっきり示してほしい。川西市と地域の考え方がかみ合わないというのものもあるが、間接的効果について、地域の頑張りだけでできそうなのか。他の地域と比べて大和は下がり具合がましだなど、なんとか数値化できないか。その辺りを議論いただきたい。市と阪急バスと地域と三者で合意したうえでこの場で議論いただきたい。</p> <p>次のページの環境の変化について、石道のところで、大和から数百メートルのところだが、近隣の物流施設が今年の9月にオープンすると聞いている。それと舎羅林山の工事も進んでおり、雇用も発生し、職住近接で人口も増え、若い人口も増えると考えている。それから令和6年4月には全市的に駐輪場の有料化が進むと聞いており、バス利用がどうなるかと考えている。</p> <p>また川西市の北部地域のまちづくり構想、まちづくり方針も具体的に検討されるとの話があった。</p> <p>大和ハウスが地域の再耕について取り組んでいる。大和ハウスは、戦後の高度経済成長期に土地を切り開きまちを創り、暮らしを育んできた。時代が大きく変わろうとしている今、もういちどまちを耕し、住民の暮らしを耕し、この国の新しい未来を耕す。まちを創った責任として、ネオポリスを再生するのではなく、再び耕すことで町の魅力を創出する、ということで2021年4月にリブネスタウン事業の推進部を発足させている。ダイワハウスは大和地域内でアンケート調査、意見交換会、ヒアリング調査を実施し、目指すべきまちの姿を描きつつある。どのようなプランが出てくるかはわからないが、まちの様子が変わるの間違いはないと考えている。</p> <p>コロナの状況について、数値的には減っており、5月8日から5類相当に変わるとも聞いているが、先ほどの数字をみると、行動制限がかかっていないのにあれだけ減っている。今後どうなるかの推移は見通せない。また物価高による消費動向についても、行動にどう制限がかかるか、見通せない面があるのではないかと。</p> <p>まとめとして、大和の問題だけではないということにつながっている。検討委員会では3者で話しているが、川西市と地域がなかなかかみ合わない。この会議でこまごま</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>報告することも恐縮しており、具体的な部会をつくってほしい。市の補助金のあり方についても、市民の生活をどう守るかの視点に立ってほしい。あるべき運行形態によって、収支がどうなるか、その結果補助金がどうなるか、という議論をするべきかと思う。地域としては、とにかく利用者を増やしたい、これを頑張っていきたい。</p> <p>提案としてはまちづくりの間接的効果について議論をしてほしいということかと思う。市と地域の考え方がかみ合わないというのも、それは市との話にしてほしい。この議論ではないと思う。三者で合意という話があったが、この場でそれぞれ提案いただきたい。各委員の意見を踏まえ合意が取れば、この計画でいこうという話にしていきたい。行政と直接交渉して、ここをこうしろという議論をするということであれば、全体のまちづくりや公共交通のあり方を議論しているこの場にはふさわしくない。提案があるのであればこの場で提案いただく。バス事業のベースになるところの必要経費と収入、それによって採算ベースが決まる。</p> <p>例えば、JRの赤字路線の話がある。元々交通事業者は国が賄わないようになってからは、黒字路線により赤字路線をまかなう、それにより事業全体を維持するという形をとってきた。どこかで黒字を作って、他を埋めていくやり方をしないと難しい。そのために必要な事業を積極的にやってはどうか。黒字路線の分で他に補填していただくことが可能になるかもしれない。事業の形態とも関連するので、ここの収支だけの議論では済まないということについて、理解いただきたい。</p> <p>また最後に書いていただいた補助金のあり方とあるが、補助金のあり方を示すことは本来難しい。例えば子育て世帯にいくらか出す、子ども手当など、全員に行き届くものであればよいが、移動に対する補助は基本的に居住地が様々で、便利など不便なところがある。本来補助は市の税金で、それをどう使っていくかというところで、困っているところに使えばどうかという議論もあれば、税金は市民が必要とするところに使うのが基本で、税の使い方と税の公平の問題もあり、それをふまえて補助があるか無いかを考えていただきたい。</p> <p>川西市の市民の移動を考えた時に、どうしても困るところがある。それに対して、他市でもそうだが、例えばオンデマンドサービスを導入しても、一人しか乗らないところがあって、これでは個人ハイヤーで、タクシー事業を阻害してしまうので、別の方法を考えなくてはいけない。コミュニティで運用するのか、家族かもしれないし、行政が高齢者や障害者に対する福祉的な観点からタクシー利用補助をするということになるかもしれない。そのため、ここでは一定以上の人たちが一緒に移動したいが、なかなかできないというようなことについて考えてほしい。地域のことについて一番知っているのは地域なので、皆さんで議論いただき、市を通して会議に上げていただきたい。これは要望ではなく、「こういう形にすれば我々も協力できる。ただしこれだけで運用は難しいので、専門のところでも議論いただきたい。」といった形で提案をお願いしたい。議論するためには、地域が主体となった活動のための小グループは必要になると思う。その形は皆さんから意見をいただきたいが、基本計画策定時には大和地区を対象とした</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	<p>策定委員会の部会を設置した。そこから先が進まずそのままになってしまったが、前回市長に参加いただいた際にも意見が出たが、地域主体による取組のための集まり、あるいは事業者の情報連絡会、昔あったそうだが、そういうものも別途設けて、その中身を情報提供いただき、必要なものをここで議論するという風にしないと、個別の議論は難しい。</p> <p>今申し上げたことを踏まえ、ここでは評価基準の話と取組をどうするか、ということによろしいか。</p> <p>非常に気になっている話がいっぱい出てきているが、補助路線というものの取扱いをどうするかという議論がある。委員の皆さんに踏まえていただきたいのは、この補助路線が私たちのまちを通っているということだ。市民が新しくできた病院へ通うために市が設けた路線、これを忘れていただきたい。今は私たちの前を通る路線が80数パーセント減便された。ほとんどなくなったということだ。一昨年、市が説明されたのは、大和の生活を守るためにそうするという風に言われた。私たちのところは循環バスがあるからとも言われた。それを踏まえて、補助をどう扱うかを決めていただきたい。加えて我々のところも1万4千人、5千人の人たちが生活しており、循環バスも走ってもらっている。気になっているのは、採算ベースをしっかりと示していただきたい。それに基づいて納得していく、という風に受け止めていきたい。</p> <p>日野会長は、私たちのまちもそういう問題を抱えている、という話をした際に、市を通してあげてくれ、議題として取り上げるから、という風に言われたが、今もそれは変わっていないか。</p> <p>基本は補助路線をどうするのかをきちっとしてほしい。大和はその基準になると市民の一人として捉えているので、公平性を保った基準で市の運営を進めてもらいたい。</p>
会長	<p>基本的に大和の問題は、この会議の冒頭から申し上げているが、今ある状況の中での議論であるので、計画に位置づけた協議をすることが難しい状況となっている。なぜかという、この会議の中では、実施計画を策定して、その計画に基づいて必要な施策をやっていくということが目的となっている。前後するが、全体として移動を促進して、賑わいのあるまちにしたい。その意味では広域の移動やそこにつながるフィーダーの問題に合わせて色々な施策を実施するというのが一つ。もう一つは、少子高齢化で移動が難しい、住んでいる人が少ないエリアの移動支援が必要で、それを別途議論することである。これは移動じゃなくてもよいかもしれない。生協がやっているような移動販売であったり、医師の往診のシステムであったりする。ただ外に出ないとフレイル、身体能力が低下してしまうのでそれを支える仕組みをどう作っていくか、ということを検討することになっている。それを議論してもらうベースが、調査をした空白地や不便地域であり、自分たちで考えてやりたいところがあれば、会議の中で決められればそういった地域を募集し、その地域の取り組みをサポートしていくようにしようというのが一つ。補助が必要かどうかというのはそこで議論していくべきで、補助が無いと</p>

発言者	発言内容等
	<p>動かないのであれば、市全体の合意が必要となる。</p> <p>ここで議論して「こういった条件の場合には、この人たちが移動するためにこれくらいの税金を使って補填して言うてはどうか」「それでも無理ならコミュニティでお金を出し合う」というようなルールを作ろうという議論が必要になる。</p> <p>大和の件は、そもそも補助金運行になっているが、このままだったら運行が難しくなるので補助金を上げてくれというような具体的な話になってしまっている。一方で、基本計画策定時の部会では、補助金なしを目指して地域にも頑張ってもらって、補助金を少しでも減らしていくということになっていた。</p> <p>今日の市の提案でも金額の議論ばかりになっていて、1,500万円より少なければ翌年度以降へプールするという話になっているが、私は、将来的には、補助が無いような形で運行できないかと考えている。そのうえで、計画の中に該当するのであれば、それを適用して、改めて地区に対する運行、運行補助のあり方を計画に沿ってやっていくようにしたいと考えている。</p> <p>ただ、現に動き出している部分が有るので、そこは動かしつつ、どこかで実施計画と合わせるように持っていきたい。そのすり合わせのところでみなさんに協力いただかないといけない。1,500万円と言っているが、赤字のままであれば2ルートを1ルートにするなどになっていってしまう。そうなる前に、例えば住民の方のニーズを考えながらお金の面も含めてどうするのかをこの場で議論することになると思う。その辺りを地域で考えていただいて、この場での提案として出していただくのが良い。その際に要望だけでは難しいので、提案として出していただきたい。その際、地域主体の取り組みに基づいているということが条件になる。それを地域主体の取り組みとして、計画にあげていくのが良いと考えている。</p> <p>バス事業者の採算の話は、個別路線の採算だけで議論することは難しい。これは市域だけでも難しいかもしれない。交通事業はエリア単位なので、この市だけで考えるものでもないと思う。情報としてお願いするのは構わないが、この人数でこれだけ乗っているからもっと便数を増やせという議論はこの場では馴染まないので、全体の議論として考えていただきたい。</p> <p>冒頭申し上げたように2番の①と②はわかりにくい。②の方は、事務局、市の提案としてこの場でなされたので、それに対してどう考えるのか。違う考え方があれば出していただきたい。地元からは、直接お金だけでなく、地域の取り組みを具体的に評価する考え方について議論していただきたいという意見が出ている。</p>
委員	<p>補助路線の検証の仕方の中で、一点教えていただきたいのは、1,500万円というベースを出されたが、これは何に基づいてこの金額にしているのか。令和6年9月までは、2,100万円を補助するといわれている中で、最初に教えていただきたい。</p>
事務局	<p>1,500万円は元々の補助額で、以前議会の方で取り決めがあり、上限としてきていた。今回、コロナ禍の影響等で乗降客数が減り赤字額が増えてきたということで、その</p>

発言者	発言内容等
	<p>分を加味して2年間に限って2,100万円の補助とさせていただく。コロナ禍が落ち着いてくれば、1,500万円に戻す、そのように予定している。</p>
委員	<p>ありがとうございます。あくまで2,100万円というのは、補助路線を維持するために上げるという事ではなく、コロナ禍という状況なので上げたという考え方で良いか。</p>
事務局	<p>はい。</p>
委員	<p>そうすると補助路線を検証する中で、元々補助路線は病院が出来た時の病院に行く路線であったが、今回、生活の足になっているということで考え方を変えた。病院を移転して役目を終えるが、生活の足になっているので補助路線として継続する。そうした際に、別の検証の仕方があるのではないかと。2,100万円を出して、今のダイヤは地域の要望や阪急バスの考えで出されたかと思うが、その本数を確保するというのを基準とした中で考えていかないと、地域の路線として成り立たないのではないかと。1,500万円を下回らなければ本数を減らすという方向で行くと、まちはどんどん廃れていく。これは大和に限らず、バス路線が廃止されると大抵廃れていくというのは全国的なことだ。1,500万円を上回ったら、ということだけで考えるのは無謀かとも思う。</p> <p>大和は川西市の中でも人口増加傾向にある地域で、しばらく動向を見ていかなければいけない地域かと思う。特に、我々の世代は昔からクルマがあって当たり前だが、今の若い世代はクルマを持たない世帯も多い。そうしたことも考えたところなのか。1,500万円というラインで進めてしまうのはどうかというところだ。</p>
会長	<p>色々な見方がある。逆に言うと1,500万円も無理になるかもしれない。何故1,500万円なのかという議論も以前あったが、それだけの補助が確保されているという訳でもない。指摘のとおり、バスの役割が変わっていて、通院から地域の方々の生活のための足になっているのであれば、それにふさわしいサービスがどういうことなども議論いただく必要がある。</p> <p>例えば、幹線交通を使って広域に移動する際に、それぞれの駅やバス停に行くための移動が難しいのか。もしくは地区の中の通院などの移動が大変なのか。先ほどのデータを見ると、ほとんどが畦野駅利用という事から、能勢電に乗る、つまり、幹線へのフィーダー利用が多いという事だと思う。</p> <p>そうした際に、地区内の移動が同じサービスでこなせるか、朝晩だけで良いのか、という事もある。他市では、朝晩だけ公共交通にして昼間帯をコミバスにしている例がある。これは苦肉の策で、朝晩は通勤の人が多いため路線バス、昼間だけ市のコミバスでももちろん便数は少ないが、そういうサービスをしているところもある。どういう形がこの地域にふさわしいのか、その経費がどれだけかを議論いただきたい。今のサービスを維持するのがベースになるとお金だけ膨らんでいく。そうすると補助がどんどん増えていくという話になってしまう。地域の人たちの移動の特性を見て、どういうサービス</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>が良いのか議論いただき、それに合うサービスを考えるべきだと思う。今回、臨時的に増額対応されたのは、急に便数が大幅に減ると、市の生活が困るだろうから何とかお金を工面して対応したところかと思う。その中で次のステップを地域でも考えていただきたい。コロナがなかなか回復しないので、利用促進といってもすぐには増えないかもしれない。地域からはまちづくり活動を評価してもらえないか、とご提案いただいた。事務局からは市民の税金を使って補助するので、先ほどの提案をいただいたところである。こうした意見交換を重ねて、出来る所を見つけていきたい。</p> <p>会長から赤字路線の話もあったが、弊社が今年の4月に輸送密度と言われる、キロ単位で何人乗っているかという割合を出しているが、2,000人未満の路線について収支を出させていただいた。電車はバスやタクシー、クルマに比べてかなりコストがかかり、2,000人以上乗っていると大量輸送の使命を果たしているという事になる。とはいえ2,000人以上乗っていても赤字ではある。2,000人以上でも赤字のところは、儲かっているところで補填するという考え方である。しかし2,000人未満となると、それが鉄道の方が良いのかというところになって、次年度設計予定の国の協議会では1,000人を切るところではあり方を考えていかないといけないという話になっている。我々も補助金をいただければ運行するが、山陰線や加古川線の路線を川西市の人の税金を使って維持するか、となると全然そうならないかと思う。</p> <p>そういった形で川西市の都心部の方が、離れた地域のバスを残すかどうかとなると、行政の難しいところかと思う。最後の14ページの利用意向を見ると、20歳未満は無くなったら困るが今は利用しないが50%、20～29歳は20%で、こういう移動する方はなくなったら困っていると思っているのかもしれないが、少し年齢が上がって30～39歳になると42.4%が無くなったら困るが今は利用しない。要はクルマに乗る方は利用しないというのが、先ほどあった若い方はクルマに乗らないというのがこういう数字になっているかもしれないが、30歳以上の方はほとんど乗らないという結果になっている。今後の見込みを考えて、弊社で言うと新幹線の定期は100%近く戻っているが、定期外は70%くらい。在来線の定期外は80数%、定期が70数%くらいで、もう少し上がるのではというところで、8割9割にはなるが、100%には戻らないという見立てを立てている。これが当該エリアに当てはまるかはわからないが、見込みも含めて運行本数については、小型車両に変えたりコミバスに変えたりということも考えられる。</p> <p>移動を守るのが大事なので、上限1,500万円の中でどうこうではなく、適した形に直す。例えば昼間の移動が利用されるのであれば昼間に集中したり、という運行形態を変えたりということかと思う。どういう形がよいのかを議論すべきかと思う。</p>
会長	<p>ありがとうございました。</p>
委員	<p>今後のことで補足させてもらおうと、令和6年4月からバス、タクシー、トラック運転手の労働時間について、改善基準法が改正される。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>改正内容としては、一日の休憩時間が改善前は継続 8 時間といていたのが、継続 11 時間を基本として、継続 9 時間を下回らないという形になる。こうなると、バスの運転手・タクシーの運転手がいなくなるので、運行計画の見直しも必要になる。それも踏まえてあり方を前向きに議論できたらと思う。</p> <p>これも大きな問題になっていて、労働条件を改善すると人が足りなくなる。ただでさえ運転手が少ないので、やむを得ず減便をせざるを得なくなったりする。そうしたこともふまえながら、新しいものを作ったり、守ったりしていかないと難しい。</p> <p>委員から先ほどお話があったが、ニーズが少なければバスに変えないといけませんが、地元はバスに変えるのを嫌がる。自分たちで何とかしたいというので、駅舎を民営化してそこをベースに電車に乗るよという活動をされたりしている。それができないところは人数確保が難しく、電車を走らせるのは効率が悪いのでバスになったりする。ただバスなどに代わるのが悪いのかというと、富山はそれを LRT に変えたりして、新しい形を生み出したりということもある。様々ご意見いただいたうえで、皆が便利に広域に移動できるか、その幹線のところでどうやって便利に行けるか、最後に近くですべてこなしたいという人の移動をどうしたらよいかを考えたい。それぞれについてふさわしい形態があり、社会状況の制約もある中で意見を出していただき、本市の中で継続的にサービス提供していけるようにしたい。</p> <p>それを計画の中に盛り込みたい。こういう考え方で、こういう方向の取り組みとし、具体的特定事業を国に提案していくようにしたい。目先のことでなく、長期のことをふまえて中期・短期に落とし込んでいきたい。その中で大和のことも盛り込んでいきたい。できるだけ早くそういう形に持っていきたい。それまでは少し切り離れた形で、皆さんに議論をお願いしたい。</p>
事務局	<p>時間が限られているため、切り離れた補助路線の評価基準について意見が欲しいという事を説明させていただきたい。</p> <p>補助の上限額を設定しておかないと、どこまでも上がってしまうことになる。補助額を下げていきたいというのが市の本音である。以前の本会議で間接的効果として表現させていただいたが、会長や運輸局にご相談させていただいても明確に表現することは難しいと聞いている。そこで我々としては収支差などを評価基準としてみていきたい。委員の皆さんには、こういう視点で評価基準がみられるというのがあれば頂きたいが、なければ収支差や乗降客数でみるしかないと考えている。できればそうしたご意見を、この場ですぐではなくてもよいのでいただきたい。</p>
会長	<p>今、市として意見を言われた。ただし、お金が湯水のごとくあるわけではないので、必要な経費に合った利用者がなければ、そうせざるを得ない。ただし、その他に地域が頑張っていることについて評価ができることがあるかどうか。難しいとの話があったが、それは公共交通全体に関しての間接効果を見るということは検討されているが、</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	<p>ある地域について具体的にするという事は難しいということである。</p> <p>抜け落ちている点があるかと思う。1,500万円という話がでてきているが、余ったら翌年度以降へプールしていくという話が出てきている。それはダメだとは言わないが、市として横展開できるかということを知りたい。地域、地域それぞれ事情はあるが、横にも同じ地域があれば適用するのか。</p>
会長	<p>先ほど申し上げたが、ずっと1,500万円という事は無いと思っている。すり合わせないといけないという事を申し上げた。この計画に設定された地域の取り組みとしてどうしていくかという対象に大和地区も入れていきたい。</p> <p>また、今ある問題について市が対応されているところについては、1,500万円に何とか600万円を足して2,100万円とし、地元にも不便にならないようにみていただいている。その間に、1,500万円のあり方についても検討いただかないといけない。全地域1,500万円となると、それだけ川西市に余裕があるわけではないのでそれはあり得ない。計画の中に盛り込む間どうするのか、ということで議論いただいているが、将来的には補助なしで運行する形に持っていければと思っている。すぐには無理だと思うので、猶予期間を置いて、その間1,500万円を担保できるかというのは行政の財政の問題として別途あるかと思う。</p>
事務局	<p>1,500万円の補助が未来永劫続くかという、市としては減らしていきたいのが本音である。補助を下回った分を、残った分をプールして何に使えるか、というのは市として協議は必要だが、公共交通の中で課題解決のために使えるようにしていきたい。</p>
オブザーバー	<p>私たちのところも同じようになったら、それを同じように横展開してもらいたいということ。</p>
事務局	<p>そこをどう使うかは皆さんとも議論していかないといけないし、ここに使うということは今はっきり申し上げることはできない。そういう使い方をしていくということでご理解いただければと思う。</p>
会長	<p>横展開というのは、どの地区でも1,500万円あってということか。</p>
オブザーバー	<p>どの地区でもなく、同じような地区、大和と同じような地区で苦しんでいる地区が出てくれば、大和の基準を展開してもらわないと、公平の観点から違うのではないか。</p>
会長	<p>それはその通りだと思う。だからそれを計画の中に盛り込んでいきたいと申し上げている。将来的に困っている地域を行政で指導してもらい、地域の活動を提案してもらって、計画の中に盛り込めるものがあれば盛り込んでいく。それに必要なお金があれば</p>

発言者	発言内容等
	<p>ば、皆で合意ができて財源も確保されるのであれば出していただくし、国の補助で適用できるものがあればそれで運用する、ということをお願いしている。</p>
委員	<p>大和地区だけ、それで補助をされるということをお願いしている。</p>
会長	<p>それはないということをお願いしたい。</p>
オブザーバー	<p>1点だけ。評価基準の関係で、見ていて思ったのは1,500万円や2,100万円という金額の収支差で見ってしまうと、今回もあった燃料の高騰などの影響を受けてしまう。できれば利用人数や収入額など、地域が頑張ったところを指標にした方が良いのではないかと思う。</p>
委員	<p>指標でクロスセクター効果として、バスが無くなった際に、生活を守るために病院から往診しないといけなとか、通院のためのタクシーチケットを配布しないといけなとか、貸切バスやスクールバスを運行しないといけなとか、観光のための手立てを取らないといけな等、代わりとなるものを充当しないといけなので、そちらでいくらかかるかという基準もあるので、そうした効果も取り入れていただけるとよいかと思う。</p>
会長	<p>クロスセクター効果については、なかなか難しく、路線の廃止の話があり、その後でどのように運用するかを検討することが多い。オブザーバーの話にもあった通り、それはその通りで、収支差だけでやると地域が頑張ったことが反映できない。地域で頑張っただけ利用者が増えたか、というような効果のほうがよいだろうと思う。</p> <p>クロスセクター効果についてはより広域での議論をしないといけないが、このエリアでの効果というものも組み込めるものがあれば検討したい。</p> <p>くどいようだが、誤解を受けてはいけななので繰り返すが、今の補助をある特定の地区にだけ未来永劫するということではできないと思う。将来的には、計画の中に位置づけられた地域での取り組みに対して一定の補助が出されることは、この協議の中であり得るかもしれない。</p> <p>それは補助という形かわからないが、地区で頑張っているにもかかわらず路線がなくなりそうなところでは、過疎地の移動対策として50%まで行政が支援し、それでも達成できない場合はコミュニティで負担する、ということで一日何便か乗合タクシーを走らせているところもある。そうした形で市民の方々の負担と税金の両方を使って人の移動を確保しようという取り組みはなされている。そうしたことを皆さんで議論して、提案いただきたい。誤解のないようお願いしたい。</p> <p>時間が過ぎていて申し訳ない。まだ意見もあろうかと思うので、事務局から話が合った通り、3月1日をめどに事務局に提出をお願いしたい。</p>

発言者	発言内容等
オブザーバー	その意見は、オブザーバーからも意見を出してよいか。
会長	出していただいて結構だが、どういう扱いにするかは委員の皆さんに相談する。
オブザーバー	以前、間接的効果は評価しないと事務局が言われたが、それは無責任ではないか。
会長	「採用しない」ではなく、行政からは金額でないという評価しにくいという提案であった。それに対して、人数で見た方がよい、代替費用の面からクロスセクターの効果も見た方がよいという意見が出た。そういう意見があればこの後もいただく。それが計測可能であればそれも入れていくということでまとまったと理解している。
オブザーバー	間接的効果は間接的だから数値は直接出ない。それを数値化するのが難しい。
会長	地域の方々にも、できることはまだまだある。
オブザーバー	「それは評価の対象外」だと聞こえる。乗降者数、収支差、これだけで地域の頑張りは評価できないと聞こえる。
会長	<p>断言するがそうではない。みなさんの議論の結果、無理であれば無理となる。事務局から出されたのは提案で、その他にも色々意見をいただいた。評価をどうするかはこれからも考えていく。そのためにも、今日意見をいただけなかった方は、3月1日までに意見を寄せていただく。それを踏まえて、また案の修正を図っていく、そういう風に理解していただきたい。</p> <p>Webの方は意見などないか。</p> <p>Webの方も意見があれば事務局にご連絡いただきたい。よろしく願います。</p> <p>それでは事務局にお返すする。</p>
事務局	<p><u>3. その他</u></p> <p>本会議の委員の任期は令和5年3月22日までとなっている。現在の計画策定および今後の公共交通の在り方を継続して協議いただいているので、3月23日付で改めて委員就任をお願いしたい。</p> <p>ついては、後日正式に依頼させていただくので、引き続きよろしく願います。</p>