

## 会 議 録

会 議 名 (付属機関等名)		令和 5 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 5 年 11 月 2 日 (木) 14 : 00 ~ 15 : 45	
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、阿瀬 弘治、東山 仁、田中 祥敬 (代理出席)、 新屋敷 昭一 (web 参加)、松下 誠吾、杉本 勝広、船木 靖夫、 秋篠 彩 (web 参加)、中西 克之、雨森 尚子 (代理出席)、柴原 定之、 作田 哲也、五島 孝裕	
	そ の 他 (オブザーバー)	奈良山 雅一 (代理出席)、越田市長	
	事 務 局	【土木部】 小西副部長、大村課長、後藤課長補佐、續木、網永、出村	
傍聴の可否		可	傍 聴 者 数 10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. 市長あいさつ 2. 開会 3. 協議 (1) (仮称)川西市公共交通計画の策定について (2) 令和 6 年 10 月以降の平野山下線・大和団地線の運行について 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. 市長あいさつ</u></p> <p>時間となったので、「令和5年度第2回川西市地域公共交通会議」を開催する。開催に先立ち、市長の越田よりあいさつする。</p>
市長	<p>みなさんこんにちは。日野会長をはじめ、委員の皆様におかれては、計画策定において数多い会議に出席いただき、様々なご意見・ご提案いただき感謝申し上げます。計画については最終の確認をいただいたうえで、後程答申をいただくと聞いている。</p> <p>1年前に本会議に参加した際に、今後の公共交通のあり方について、3つの持続可能性のバランスをとっていくことが大事と申し上げた。1つ目は市民の皆様の生活における移動をどう持続させていくか。市民の生活において、公共交通が役割を果たさなければ本計画の意義はない。2つ目は事業者の皆様の持続可能性で、コロナもあり、原油高・少子化と様々な社会環境の変化の中でやり方を変えていかないと公共交通の維持が難しくなるが、事業者の持続可能性をどう担保していくか。最後に、行政経営としての持続可能性も同時に考えていかないといけない。お金をどんどん出して、という時代であれば可能であったが、自治体としてどこに集中してお金を出していくのか、持続可能な行政経営は何か。市民の皆様の幸せ・事業者の皆様の経営・行政財政の持続可能性、これら3つのバランスを取ることに对您ご意見・ご議論をいただいたとお聞きしている。</p> <p>最後に、計画を作ることが目的ではなく、実行し、チェックをしていただき、計画を進めていくうえで一度作って終わりではなくPDCAを回して活きた計画にすることに組みんでいきたい。最終提案をいただいたうえで修正案としてまとめて、市民に諮っていくプロセスに行ければと思う。</p> <p>最後に答申をふまえた上で感想を述べるが、まず皆様にお礼を申し上げます。本日はどうかよろしくお願ひしたい。</p>
事務局	<p><u>2. 開会</u></p> <p>本会議の開催方法・開催要件等について、説明する。</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。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</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>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。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>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、新屋敷委員、秋篠委員が 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、新屋敷委員、秋篠委員に対して、「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で報告する。</p> <p>なお、オブザーバーとして参加いただいている兵庫県土木部交通政策課の新田様が、本日欠席となり、代理で、同じく兵庫県土木部交通政策課の奈良山様が出席となっていることを報告する。</p>
事務局	<p>続いて、資料の確認をさせていただく。本日の資料は、次第、出席者名簿、配席図、資料1、2、3、4、5及び参考資料1、2、3となっている。事前に郵送又はデータ送付している資料について、不足等ないか。</p>
事務局	<p>それでは、以後の議事進行については、日野会長にお願いしたい。</p>
会長	<p>本日もご出席いただき感謝申し上げます。協議前に一言ご挨拶申し上げます。</p> <p>みなさんご承知のことかと思うが、南大阪でもバスの廃業があった。詳細はわからないが、近鉄バスと南海バスが支援するという事であったが、自社路線は難しいという事で、地元自治体のコミバスとして運行すると聞いており、どの程度のサービス水準が維持できるかはわからないところである。阪急バスも4路線の廃止を発表されたが、全国でも廃業・廃止のニュースが流れている。一方でライドシェアという有償運送の拡大のように扱う間違った報道もあり、一部は政治的な動きもあるかもしれないが、そういうことが出てきている。個人的な意見としては安全性もそうだが、タクシー、バス事業に悪影響を及ぼすのではないかと懸念しており、慎重な議論が必要と考えている。</p> <p>少し暗い情報ばかりになってしまったが、市長の挨拶にもあった通り、市民、行政、事業者、関係する様々な協会、運輸局も一体となって取り組まないと難しい状況にある。本日も川西市の公共交通計画の答申についてご審議いただくが、計画を作って終わりというのはかつてよく見られたが、それではだめで、いかに実効性のあるものとして速やかに実施していけるかが問題である。まだ計画に具体施策がメニュー出しされて</p>

発言者	発言内容等
	<p>いるところまではいっていないし、総計や都市マス等の上位計画についても具体的なまちづくりの施策が挙げられているわけではないが、本日も各委員の知恵や情報を含めた意見をいただきたい。改めてお願い申し上げます。</p>
	<p><u>3. 協議</u></p> <p>(1) (仮称)川西市公共交通計画の策定について</p>
会長	<p>本日最終案を答申する予定になっている。皆様の合意が取れるところで答申させていただきたいので、よろしくお願ひしたい。まずは、事務局から協議の内容について説明をお願いする。</p>
事務局	<p>それでは、(仮称)川西市公共交通計画の策定について、説明する。 はじめに、本日協議いただく内容について説明する。</p>
事務局	<p>協議事項1点目については、公共交通計画の原案についてである。 前回の会議時に協議頂いた「計画の骨子」及び「計画に掲載する目標値・施策」について、各委員からいただいた意見を反映した原案を事務局で作成したので説明する。 協議事項2点目については、「公共交通計画策定の諮問に対する答申について」であるが、これまでの協議結果を踏まえ市へ答申を頂く予定としている。 協議事項は以上2点となる。それでは、協議事項1点目の公共交通計画の原案について説明する。 前回会議以降に計画骨子等について委員から頂いた意見とその反映方針を【資料1】に示している。【資料1】と前回協議資料の抜粋である【参考資料1】を用意いただきたい。  それでは【資料1】に沿って説明する。 資料1では左から順に「前回協議資料の修正必要箇所」「各委員から頂いた意見の内容」「意見を踏まえた修正方針」を記載している。 1点目の意見は「基本方針」について。前回会議時においては現状と課題を踏まえ、資料1の左側に記載の3点の方針を掲げていたが、市の目指すべき方向性を順序立てて説明出来るように整理するべきとの意見を頂いた。 意見を踏まえ矢印右側のように方針を整理した。方針1として新たに公共交通の有るべき姿を示す最も基礎となる方針を設定した。次に方針2として前回示していた方針1と2を併せた方針を、前回方針3として示していたものについて、方針の文言を修正した。 なお、方針は変更しているが、前回会議時に協議頂いた目標や目標値、施策については紐付き方のみの変更となっており、内容に変更はない。方針から施策までの関係性は後ほど資料3を使って説明する。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>続いて意見を頂いた2点目・3点目については目標値に関する意見となる。意見を踏まえ目標値を設定している。目標値の設定方針は「資料2」に掲載しているのので、後ほど説明する。</p> <p>続いて意見の4点目・5点目は取り組み内容についてとなる。頂いた意見も踏まえ、原案に記載する施策については「目的」から「関係者の役割」「実施時期」などを記載している。こちらも後ほど「資料3」を用いて説明する。</p> <p>続いて、基本方針に基づく目標と目標値の設定について説明する。 資料2を用意いただきたい。</p> <p>資料2では基本方針ごとに目標と目標値を記載している。なお、目標値については、前回会議で示した「指標」と「目標設定の方向性」を基に関係団体と調整のうえ、設定している。</p> <p>基本方針から施策までの関係性については、資料3-1に記載している。参考として資料3-1の46ページを併せて開いていただきたい。</p> <p>それでは資料2を用いて前回からの変更点を中心に説明する。</p> <p>1点目の基本方針1については、先ほど説明したとおり新たに設定した方針であり、市民ニーズにあった公共交通サービスの整備を目指したものとなる。</p> <p>そのため、基本方針1は元の基本方針1として設定していた「公共交通の利用環境の整備」に関する目標の多くを踏襲し、脱炭素に係る要素を基本方針2へ移行させている。8年単位では「公共交通機関の満足度」などのアンケート結果を指標として定めている。4年単位では公共交通機関ごとにサービス水準で保つべき基準を指標として定めている。</p> <p>次に資料2の2ページ目をご覧いただきたい。なお、関係図については資料3-1の47ページに掲載している。基本方針2では8年間の目標として2つの指標を設けている。まちの賑わいを目指す目標としては都市計画マスタープランで定める都心核・地域核の利用人数を定めている。環境に関しては市の環境基本計画と連動した指標としている。</p> <p>次に資料2の3ページ目をご覧いただきたい。関係図については資料3-1の48ページに掲載している。基本方針3では8年間の評価指標として日常の移動に課題を感じている市民の割合を設定している。4年間の評価指標としては交通空白地の居住人口と高齢者などを対象に市福祉部が実施しているアンケート項目を定めている。以上が基本方針に基づく目標と目標値の説明となる。</p>
事務局	<p>続いて、公共交通計画の原案について説明する。資料については3-1として本編を、3-2として資料編をお配りしているが、本編の掲載内容を中心に説明する。資料3-1をご用意いただきたい。</p> <p>はじめに本計画の構成と位置づけについて改めて説明する。3ページを開いていただきたい。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>まず、本計画の構成だが、本編は、公共交通体系の維持・活性化に向けた基本方針等を定めた「基本計画」部分と、基本方針実現のための施策、スケジュール等を定めた「実施計画」部分で構成している。この本編に加え、交通を取り巻く現状などの情報をまとめた「資料編」がある。</p> <p>次に本計画の位置づけについて説明する。</p> <p>本計画は、上位計画である「第6次川西市総合計画」、「川西市都市計画マスタープラン」に即して定めるものであり、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基づく法定計画である。</p> <p>これまでの「川西市公共交通基本計画」で定められた基本的な考え方を踏襲するとともに、個別の関連計画と整合性を図った計画となっている。</p> <p><b>【資料3-1】基本計画</b></p> <p>続いて本編の基本計画部分について説明する。</p> <p>基本計画編では上位計画に定める公共交通の方針やこれまで本会議で議論していただいた公共交通の現状を踏まえた課題、課題解決に向けた方向性や役割分担の考え方などを掲載している。</p> <p>時間の関係上、抜粋して説明する。本計画の理念について37ページに記載しているので、ご覧いただきたい。</p> <p>本計画の基本理念は、上位計画である第6次総合計画基本構想のめざす都市像の実現を支援するものとして「市民生活の質の向上を可能にする交通サービスの実現を目指して」と定めている。</p> <p>これは、子どもから高齢者まで幅広い世代の人が利用できる公共交通を持続可能で快適に移動するための手段となるような環境整備に向けて取り組むことで、市民の一人一人が、住み慣れた市内各地域で心地よく暮らすことができる生活の実現に寄与することからこのように定めている。</p> <p>一方で、公共交通を取り巻く環境は非常に厳しい状況にあるため、このような交通サービスを構築するためには、これまで以上に市民・事業者・行政に限られた資源や財源の中でそれぞれ必要な役割を担って取り組んでいくことが重要であることも併せて示している。</p> <p>この基本理念を基に本計画で定めた基本方針を38ページに掲載しているので、ご覧いただきたい。</p> <p>先ほど資料1と2を用いて説明したが、基本方針として3点定めている。各基本方針と公共交通を取り巻く課題との関係性は下段に示したとおりである。</p> <p>次に39ページを開いていただきたい。先ほど説明した基本理念・基本方針の実現に向けた役割分担について説明する。</p> <p>市民・事業者・市それぞれの役割分担を示すとともに、各主体が協働して移動手段の維持・活性化に取り組むことを記載している。また、その他の関係団体が主体として取り組む必要性についても記載しており、この後説明する実施計画に記載する施策にお</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>いてもその役割を記載している。</p> <p>基本計画編の説明は以上となる。続いて、40 ページ以降に掲載の実施計画編について説明する。</p> <p>【資料3-1】実施計画</p> <p>40 ページを開いていただきたい。実施計画編では基本計画に定めた理念・基本方針を実現するための目標や評価指標、具体的な取り組み、評価方法について示している。</p> <p>目標及び指標について、先ほど資料2を用いて説明したため、46 ページ記載の取組の方向性から説明する。ここでは46 ページを開いていただきたい。</p> <p>46 ページでは基本方針1に基づき達成すべき目標と達成に向けた取り組みの方向性と、実際に実施する施策の関係性を示している。</p> <p>実施する施策で複数の基本方針の実現に寄与するものについては施策を太字で表している。なお、施策を赤太字で表しているものは各基本方針実現に向けて重点的に取り組むべき施策である。</p> <p>以下、基本方針2及び3についても同様に表記している。</p> <p>続いて、施策の概要について説明する。49 ページを開いていただきたい。</p> <p>各目標を達成するために取り組むべき施策を記載している。各実施施策においては「基本方針との関係性」「施策の目的」「施策の概要」「実施主体」「実施時期」について記載している。</p> <p>なお、施策の具体化に向けては計画策定後に取り組むこととし、具体化が進んだ段階で改めて計画への掲載を行う予定としている。また、目標達成に向けて必要となる施策は計画策定後も検討を行うこととし、具体化した時点で同じく計画に掲載することとする。</p> <p>最後に計画の評価体制について説明する。60 ページを開いていただきたい。</p> <p>施策の円滑な実施及び評価を行うためには適正な評価体制を構築することが重要となる。評価については本会議において進捗管理を含めて実施していくこととする。なお、毎年の評価に加えて計画期間の中間となる4年後には実施計画部分の評価検証も実施していくこととしている。</p> <p>以上が公共交通計画の原案に関する説明となる。</p> <p>事務局からの説明は以上。</p>
会長	<p>ありがとうございました。事前に資料も送付いただき、説明も頂いているかと思うが、今説明いただいた中で確認したい事項などあればよろしくお願ひしたい。</p> <p>意見を踏まえて方針は再構成いただいた。賑わいや脱炭素、循環型、というのは公共交通だけでは難しい。上位計画でも積極的な施策展開をされることがあれば、それを公共交通と連携することになるかと思う。そのためにまずは市民が支える公共交通を実現したい、ということがメインになっていると思う。</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>1点だけ、資料2で目標値を設定いただいているが、実現が難しい部分もある。これから人口は減少し高齢化する、コロナがなくても移動量が減少する中で、鉄道・バス事業者の利用者を維持する、増やすという事はよほどのインパクトがないと極めて難しい。計画として目標を持つことは大事であるが、8年間待つのではなく4年で一度レビューするという事なので、その時点で指標についても再検討いただくようなフレキシビリティを持っていただくことが大事ではないか。</p> <p>ここまでくるとヨーロッパ型のMaaSも導入していかないと、日本の分業型の利用者獲得合戦では難しい。以前は鉄道会社同士で客を取り合うように駅を離して設置するようなことをしていたが、その後、乗り換えをしやすくしたり、カードも使いやすいようにスルッとKANSAIで統一するなどしてきた。運賃の連続性、というものもこれから実現していかないと、共倒れにもなりかねない。鉄道、バス、タクシー、レンタカーも含めて、色々なモビリティが選択出来て、安価で使いやすいシステムを作っていないといけない。</p> <p>例えば、指標についても将来的にはどのくらいのモビリティが選択できるのか。タクシーしか乗れない、バスとタクシーが乗れる、徒歩も自転車も鉄道も全部使える、色々な乗り物があり、格差是正の観点では平均のモビリティ数となる。また目的地到達に向けてはアクセシビリティがよく言われるが、クルマではアクセスできないがその他でアクセスできるよう整備していくこともあり得る。また平均到達時間、平均旅行費用という観点もあるかもしれない。便利にするために値段を上げて、タクシー料金やバス料金を上げれば事業としては成り立つが、市民の負担としては難しくなる。そうしたことも含め、移動費用をどう抑えていくかということも考える必要があるかもしれない。</p> <p>今は利用者数を確保しようという事で、記載の施策を実現することで目標を達成しようというものになっている。4年経った際には、改めて見直して見方を変えるという事も念頭においていただけるとよいのではないかと思う。当面は目標をもって頑張っていこうという形でご理解いただければと思う。</p>
<p>委員</p>	<p>この場で議論して決める、という事ではないが、ここに書いてある基本方針は理想のあるべき姿で、それに向けて取り組んでいくことになる。その中で、公共交通の縮小については、ただ単に利用者数が減ったという事だけでなく、なり手不足がクローズアップされている。川西では利用者数を維持する、増やすという事を目標にするのは良いが、将来的に事業者のドライバーがどうなっていくか見えない点が気になっている。公共交通を維持するうえでの課題のウェイトをなり手不足が占めてくるのではないか。</p>
<p>事務局</p>	<p>運転手不足は課題と認識しており、今後事業者とも調整しながら、どのように協力支援できるかを検討し、その確保に向けて協力していきたい。</p>
<p>会長</p>	<p>川西市だけで解決できる問題でもない。昔は看護・介護、バス・タクシーの運転手、</p>

発言者	発言内容等
	<p>物流ドライバーの給料が低いという問題があり、看護は賃金の上乗せもあった。今、直面しているのは介護とドライバーで、政府でも検討しているかと思うが、上手くいくのか見守る必要がある。外国人の研修の中にドライバーを入れるなども検討されているが、かなり慎重にしないといけない。国の方針が今後どうなるか。また免許制度の話も出ており、2種免許を持っていなくても段階的に取得すればよいとするなども言われており、取組は色々ある。タクシー協会、バス協会からも色々な提案がなされていると思うので、情報収集されたうえで本市でもできることを考えていただければと思う。</p>
委員	<p>バス協会としては話のあったとおり、運転手不足は喫緊の課題であり、早急に取り組んでいかないといけない。ニュースでご存じの通り、路線の休止や廃止の対象になったように、川西市でも誰もが移動しやすい公共交通サービスの提案として、人員不足のことを記載いただいている。是非とも引き続き検討いただきたい。</p>
会長	<p>協会でも色々な取組があろうかと思うので、また情報などあればよろしくお願ひしたい。</p> <p>計画を作って終わりではなく、計画はスタートラインとなるものである。今回、各委員の意見を踏まえて作成されたという事で、この形で答申させていただくという事でよろしいか。</p> <p style="text-align: center;">～異議なし～</p>
会長	<p>事務手続き上、答申案について事務局より説明いただきたい。</p>
事務局	<p>それでは答申案について、事務局より説明する。</p> <p>資料4を用意いただきたい。</p> <p>令和3年11月5日付けで川西市から本会議に諮問のあった、川西市公共交通計画の策定について、答申を行いたい。答申については、本文案に資料3として先ほど協議いただいた公共交通計画を添えて行いたいと考えている。</p> <p>答申文案についてだが、これまでの協議経緯を踏まえ、留意事項として以下の3点を設けている。</p> <p>1点目は「計画の推進にあたっては、社会情勢等の変化に柔軟に対応するものとし、進捗を毎年確認するとともに、必要な見直しを行うこと」、</p> <p>2点目は「公共交通を維持するためには利用者の増加だけではなく、必要なサービスを検討し、交通事業者・行政・地域が一体となって対策を講じること」、</p> <p>3点目は「具体化されていない施策については、具体化した段階で計画を見直し、反映させること」としている。</p> <p>事務局からの説明は以上となる。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>付帯意見もつけていただいたが、これに関して意見はあるか。</p> <p style="text-align: center;">～異議なし～</p>
会長	<p>通常、答申の場合は何も書かないことが多いが、レビューして振り返って改善するという事が重要であることから、今後、市としても施策を実施する中で留意いただきたいということで付帯意見を付けていただくこととした。それではこの形で市長に答申させていただきたい。</p> <p style="text-align: center;">～答申～</p>
市長	<p>会長はじめ、委員の皆様、答申を頂いたことにお礼を申し上げます。100%完成しきって全ての政策が動きだしたわけではなく、時代の流れが速いからこそ、絶えず皆様と議論をしながら計画を改定・実施をしていく。そして、チェックを行い新たな計画に活かしていく、こうしたPDCAサイクルを回していきたい。会の中でもご指摘いただいた通り、運転手不足や物価高騰の課題もある。またDX化も速い速度で動いており、今までできなかったことができる反面、当たり前になったことができなくなっている。常に皆様と協議しながら、また地域の人とも対話しながら、一つ一つの政策を進めていきたい。今後もお力をお貸ししていただくようお願いする。ありがとうございました。</p>
事務局	<p>ありがとうございました。越田市長は次の公務のため、ここで退出させていただく。ご了承のほど、お願いしたい。</p> <p style="text-align: center;">～市長退出～</p>
会長	<p>計画を具体化できるものから具体化していってもらうが、本来であれば進捗管理をきちんとやっていく必要がある。例えば年に1回の本会議でそれが出来るかというとなしく、計画の中にある事業者等連絡会でよいのかどうかはわからないが、そうしたのも事務局で検討いただけるとよいのではないか。これは基本計画が出来た後の進捗管理が出来ていなかったという事もあり、今度はしっかりと進捗管理が出来る形をとっていただきたい。その際には、事務局から皆様に協力の要請があるかもしれないが、引き続きよろしくお願いしたい。</p> <p style="text-align: center;"><u>(2) 令和6年10月以降の平野山下線・大和団地線の運行について</u></p>
会長	<p>それでは引き続き、「(2)令和6年10月移行の平野山下線・大和団地線の運行について」事務局から説明をお願いする。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>それでは、お手元に資料5をご用意いただきたい。平野山下線・大和団地線の持続可能な運行に向けて、令和6年10月以降の運行に関する評価方法及び評価基準について協議をいただく。</p> <p>はじめに、平野山下線・大和団地線の現状と本会議でこれまで協議いただいた内容について、改めて説明する。</p> <p>1 ページをお開きいただきたい。当該路線は昭和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た。平成5年から「平野駅～山下駅」間の運行を、平成13年からは大和地域から市立川西病院までの移動及び大和地域内の移動を担う目的で「大和地域内」に延伸し、現在はお示しの範囲を運行している。</p> <p>2 ページをお開きいただきたい。</p> <p>当該路線については、赤字補填として市から阪急バスに約1,500万円を上限に補助金をお支払いしていたが、収支の悪化を受け令和4年10月から持続可能な運行に向けた運行体系の見直しを図った。</p> <p>この令和4年10月からの運行については、コロナ禍により地元住民による利用促進が困難な状況を踏まえ、令和6年9月までの2年間は補助上限額を約2,100万円に増額して運行している。</p> <p>以上の経緯を踏まえ、当該路線の運行については、本会議で持続可能な運行を検討することとしている。</p> <p>なお、地元団体においてもバスの利用者を増やすため、様々な利用促進に取り組んでいる。地元団体の利用促進の取組みとして参考資料2・3を配布しているので、後ほどご確認いただきたい。</p> <p>3 ページをお開きいただきたい。運行見直し後の令和4年10月から令和5年9月までの輸送実績について説明する。</p> <p>この1年間の輸送人員は「146,536人」であり、市の補助上限2,100万円を達成するための目標として定めていた「15,0136人」を下回った結果となった。</p> <p>従前の補助額である約1,500万円以内で現状の運行体系を維持するためには年間約4万6千人利用者を増やす必要がある。</p> <p>令和5年10月以降の運行については、利用者増に向けて地域で検討されたルート変更も実施しているが、さらなる利用者増に向けた取組みが必要な状況である。</p> <p>4 ページをお開きいただきたい。当該路線のあり方について、前回会議で承認いただいた内容について説明する。</p> <p>赤字運行が続く当該路線だが、路線がなくなると交通空白地となるため何かしらの輸送の継続が必要な状況にある。以上のことから当該沿線エリアの移動手段を持続可</p>

発言者	発言内容等
	<p>能なものとするため、バス運行にかかわらず移動サービスのあり方を検討し、見直しを図ることとなった。</p> <p>あり方の見直しについては、地元で検討会を立ち上げていただき各関係者が支援を行うこととするが、サービス見直し完了までは時間を要することからそれまでの間はバス運行を継続することで承認いただいている。</p> <p>5ページをお開きいただきたい。前回の会議結果を踏まえ、令和6年10月以降の輸送手段に係る方針を説明する。</p> <p>当該路線の見直しについては、令和6年9月までに完了することが出来ないため、令和6年10月以降の運行は定時定路線バスを継続する方針としている。</p> <p>運行ダイヤの決定スケジュールについては、これまでの会議でも示しているが、令和6年3月には運行ダイヤの案を決定し、令和6年度から各種手続きを行う必要がある。</p> <p>そのため、本日委員の皆様には令和6年10月以降の運行を決定する「評価の方法及び基準」について協議いただく。</p> <p>6ページをお開きいただきたい。令和4年度に開催した本会議で議論いただいた結果を踏まえて、事務局より改めて評価方法及び評価基準を提案する。</p> <p>令和4年度第4回の本会議において、事務局より過去の補助上限額と同額の約1,500万円を上限として評価する案を提示した。</p> <p>この案に対して「単に収支でみるのではなく燃料高騰などの影響も加味して輸送人員で評価すべき」とのご意見を頂いている。</p> <p>以上のご意見を踏まえて、令和5年10月から令和6年9月までの年間輸送人員で評価し、基準値を当初目標に定めていた輸送人員193,032人とするを事務局より再提案する。</p> <p>なお、令和6年4月以降から畦野駅前駐輪場の有料化を行う予定としており、一定数バスへの転換も考えられるが、大きな影響が生じるものではないと考えており、評価には含めない方針としている。</p> <p>7ページをお開きいただきたい。</p> <p>令和6年3月に運行ダイヤについて議論いただくためには年間輸送人員を予測する必要があるため、令和5年10月以降の年間輸送人員の予測方法について事務局案を説明する。予測方法としては、令和5年10月～12月の輸送実績を基に「①各月あたりの変動率」と「②地元発意のルート変更効果率」の要素を加味して算出することとした。まず「①各月単位の変動率」の算出方法について説明する。年間を通じてバス利用の動向は一定ではないため、直近の令和4年10月から令和5年9月の期間で輸送人員が月単位でどの程度変動があったかを算出し、各月の乗率をそれぞれ掛け合わせることにする。</p> <p>次に「②ルート変更効果率」の算出方法について説明する。令和5年10月から実施し</p>

発言者	発言内容等
	<p>ているルート変更による増加率を算出するため、ルート変更後の令和5年11月～12月の輸送人員と前年同期と比較する。なお、ルート変更は10月から実施しているが、一部のバス停が11月以降利用可能な状況となることから、11月～12月の平均輸送人員を比較することとしている。</p> <p>上記の考え方を基に輸送人員を試算し、その結果が目標値である19万3千32人に達しているかを確認し、その結果を踏まえて令和6年3月に令和6年10月以降の運行を決定していきたいと考えている。</p> <p>以上が「令和6年10月以降の平野山下線・大和団地線に運行について」の事務局からの説明となる。</p>
会長	説明いただいた中で、質問・意見をお願いしたい。
委員	輸送人員が193,032人に達しなかった場合はどうするのか。
事務局	本数字は目標として掲げており、これをクリアすれば市の補助上限をクリアできる形となり、今の便数を維持できる。下回ってくるとそれに合わせた便数にしていくことを考えている。
委員	<p>直ちになくなるのかという観点で確認したが、そうでないということで安心した。列車のダイヤ改正の場合は何%くらい利用されているか、列車ごとのご利用状況を確認する。例えば一番少ない便が10%であり、前後が20%の場合、そちらに振っても100%を超えないので許容できる、というような見方をする。またその1本だけを切るわけではなく、影響が出ないように運行時間を等間隔に変更したりする。</p> <p>ダイヤ改正の大元としては利用人数や車両数があり、それを見ながらどこであれば影響が少なく削減できるかを検討する。影響の少ない便を減らしたり、等間隔にしたりして影響を少なくする、という考え方かと思う。</p>
事務局	輸送人員の目標を下回った場合には阪急バスや地元との調整もふまえ、ダイヤ等を検討していきたい。
会長	<p>前回の会議でも話したが、今は補助ありきの議論で、当面はコロナ禍もあり臨時交付金で対応したらどうかということで維持している。今後どうするかについて、一つは地域で検討いただく取組を具体化していく。それについて事業者や行政が支援して、新しい方法を見出していきたいというのが元の主旨である。運輸局に聞きたいが、本会議でそうした形になった場合は試行という形になり、許認可の期間も短縮できるのかどうか。今のやり方では認可を出すのにすごく時間がかかる。今回地元でも路線を考えてもらってバス停も動かしたりするが、効果を見ようと思ってもすぐ次の運行を見直</p>

発言者	発言内容等
	<p>さないといけなくなる。そこで本当に効果が見えるかというとなかなか難しいかもしれない。議論して試行する場合に、運輸局から許可をいただいてすぐに実行して、2～3か月でレビューしてトライアルするという事は難しいのか。一度終わりとしてリセットしない限りはそうした導入は難しいのか。</p>
委員	<p>今仰っていただいた通り、テクニカルな部分というよりは利用されている方がいるのですぐ次の期間、という事は難しいと思う。今回はルート変更でバス停も変更したという事で、すぐに変えて、というのは難しい。大和地域では、運行をやって辞めてというのは当てはまらないかと思う。</p>
会長	<p>委員からも話があったが、利用者が193,032人に達しないときに変更しようとするともた本申請が必要になるか。</p>
委員	<p>そのとおり。</p>
会長	<p>そうするとまた半年待たないといけなくない。なかなか効果も出ないので次の手を考える地元の熱意も続かなくなってしまうのではないか。事業者の運賃であればすぐに認可は降りるか。</p>
委員	<p>今の運賃を適用するのであれば、時間がかかる手続きは必要ない。変える場合には手続きが必要になり時間がかかる。</p>
会長	<p>ここの規制緩和が出来ないかということだ。新たな取組としてやるのがこれまでが多かったため、2～3か月で評価が出来ていた。それで運用してみてトライアル&amp;エラーが出来て、地元も熱意が続きやすかった。今のやり方だと半年～1年で、レビューをすぐにしなければいけないのは難しい。事務手続き上の簡易措置など、時間短縮して前向きにできるものがあれば情報提供いただきたい。</p>
委員	<p>提案いただければ、可能な制度は考えたい。</p>
委員	<p>効果検証が短くなるという話であったが、委員からもあったとおり生活の中に落ち込んだものをタイムリーに変化すると、市民への影響が大きい。ルート変更についても地元の要望があって実現するところで大和地域もかなり動かれたが、地域調整に時間がかかっていた。法的な部分もあるが、地域の調整ごとも大きいと思う。今回ルート変更してみて、停留所の変化について聞いていないというお宅も出てきている。法的な手続きの前の対応が大変である。</p> <p>また、これは事業者の話だが、個別エリアについて随時変更していくことは難しい。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>それぞれの事情があらうかと思うが、法的なところがネックで、地元の部分は地元が頑張れば何とかなる。法律はどうにもならないので、固いところを何とかできないかを探ったうえで、頑張ればできる部分を議論したいと考えている。提案いただいているが、人数の目標についてはスケジュールが厳しいので、年間これくらいになるだろう、という予測で検討して良いか。それぞれの立場、経験から改善があれば提案いただきたい。</p> <p>本日提案いただいて、今日中に確定する必要はないかと思う。とはいえあらかじめ、この方針で行くという事を決めないと時間的に厳しいので、持ち帰りいただいて事務局にご意見をいただきたい。スケジュールとしてはいつまでになるか。</p>
事務局	<p>もしご意見いただけるのであれば早めに頂きたく、来週いっぱいくらいでいただければと考えている。</p>
会長	<p>皆様には申し訳ないが、この時期にこういう考え方で算出して評価をする、という点についてよいのかどうか、違う見方があるのかどうかも検討いただきたい。申請から認可を受けて実施して、次のスタートをするためにはあと少ししかないというところである。</p>
委員	<p>1点、予測方法について質問したい。①各月単位での変動率が書かれているが、どの月でもこのような変動率になるのか。乗員を増やそうという取組をされており、それが変動率に上乘せになっていることをどう見ればよいか。毎年このようなものなのか。</p> <p>10月を基準とした変動率を見ている。コロナ前の年を見ると、冬場や夏場でももう少し下がるという事があり、令和4年10月からは利用促進も頑張ってもらい、変動率が高めにしている。そうした頑張りを踏まえた変動率で予測したいと考えている。</p>
委員	<p>評価方法と評価基準のところ、今回事務局案に対して地元の利用促進から見直しをしていただいているが、算出方法については過去の実績でこうであろうという予測のかけ合わせになっており、出てくる結果にズレが出てくるかと思う。またそもそもの輸送人員はリアルな数字ではない。IC利用はリアルな数字だが現金についてはそうではない。必ずしもこの数字を達成しないといけないというわけではなく、補助金額とのバランスを見て最終的な評価をしないといけないと感じている。</p>
事務局	<p>令和4年10月から令和5年9月の実績は、元々の目標に達していない。新たにこの1年間を見て予測していく中で、基準を設ける必要がある。その中で多少の前後は出てくると思う。その他にも物価の上昇などいろいろなものが出てくるかと思うが、その中で赤字額が1,500万円を上回らないよう引き続き阪急バスとは調整させていただきたい。</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>前回、事務局から収支の提案があったが、委員から、燃料費や物価高、人件費の上昇もあるので、地域が頑張ったものを評価した方が良いのでは、と意見があり、今の案では輸送人員とされている。当面、地域の方々の頑張りとして、目標数字を設定いただいているという形でご理解いただければと思う。</p>
委員	<p>7ページの輸送人員が9月から減っている。これは運賃改定に伴う逸走があるのかと思う。また現金とICがあり誤差が出てくるという点もある。この路線については阪急バスの通常の運賃と連動していると聞いており、今後も予定しているのであれば輸送人員でも逸走が出てくるかもしれず、阪急バスでご確認いただかないといけない。そのため輸送人員や物価など変動要因もあり収支の予測は難しい。逸走については阪急バスにお尋ねしたい。</p>
委員	<p>ダイヤ改正も同時に行っており、分析しきれていない。昨年10月はコロナ感染の波の影響もあったかと思う。分析がつぶさにできていないというのが現状になる。</p>
会長	<p>昨年だとコロナの影響もあり、数字的に精度を求めるのは難しかった。正確な数字を出すとなると、現金やICの方も出していかないとはいけませんが、そこまでして議論するよりはこれまで議論してきた数字の上で、目標を設定して地域の人にも活動していただき、利用いただけるサービスになるとよいのではないかと。</p> <p>前回の会議で議論のあった収支の話になると、収支は不確定な要素が大きすぎる。今日もテレビでやっていたが、減税と増税の話で、25年の第一四半期には物価上昇率が2%を切ると言われている。そのように下がってくれば経費が下がることにもなる。その予測が正しいかどうかはわからないので、国会でも答弁が中途半端になっている。わからない部分での議論は難しいので、地域の人でもわかる部分の目標として輸送人員で評価する案されていると思う。来年・再来年の段階で利用と収支については関係機関で議論していきたい。そうした議論をするためにも、事業者等連絡会を実施していただき、情報交換いただくことが重要だと思う。</p> <p>事務局には、事業者等連絡会を早急に設置いただき、議論できるような準備をお願いしたい。</p> <p>今は地域の方々も今の路線の継続を前提として議論されているが、やり方は色々ある。駅周辺の方々には利用されないのか、その場所のバス停はいるのか。あるいは駅勢圏を考えて外側から駅までどのような移動の負担があるのか。移動の際の手段分担率がどれくらいか。車の分担率が高ければ地域の方々の理解が深まった場合、バス利用が増える余地はある。そうした地域資源もしっかり調査することも必要ではないか。それは地域の中での取り組みを進めるうえで調査していただければと思う。</p> <p>現時点では、事務局から提案があった評価の仕方で、このスケジュールで評価していくという事で、進めさせていただいてよろしいか。もちろん新しい情報もあり、懸念事</p>

発言者	発言内容等
	<p>項もあるかと思うので、その点は早急に事務局にお知らせいただきたい。</p>
委員	<p>来年度に自分が困りそうなので、認識を合わせておきたい。例えば、結果が 18.5 万人だったとなり、ただ補助金は 1,500 万円でおさまる、という状態になったとして、そうした場合にもダイヤ改正を行うのか。</p>
事務局	<p>10～12 月の実績から予測の人員を出させていただき、結果として 193,032 人を達成していない状況であれば 3 月にはダイヤの見直し案を検討いただいた上で、10 月からはその運行に変えさせていただきたい。来年 10 月時点では実績も出てくるが、その前段階で変更を決定したい。</p>
委員	<p>これ以上小さな車両はないと思うので、どのように地域の移動を維持するか。193,032 人乗れば、今の運行形態・ダイヤが一定程度評価されて、地域の移動を支えていると言える、と理解した。目標を切れば 1,500 万円使っていないでも、地域から求められている移動に合わせていくという事になるかと思う。大きな考え方としてはこれで良いと思う。どのような運行形態・ダイヤにしていくかは別の議論。</p>
会長	<p>単一モードであれば何便減らすか、どこを切るかという話になるが、地域の方々に新しいダイヤ改正で状況を観察していくことを続けながら、次のステップとしてマルチモーダルな移動に変更することも検討してはどうかと話をしている。ほとんど乗っていない便もあり、エリアによっては利用の少ないエリアもある。そのため路線を絞って、別のモードにすることも可能ではないか。地域の移動の中心がどういうもので、どういう手段が良いかは地域の方々が一番ご存じなので、そこで新しいモードが可能であれば運輸局にお願いして実験的にやるという事も話しをしている。計画の中にもあるが、地域主体の取組があるとすれば、その取り組みについて関係機関がアドバイスしながら、試行の形で実現していくことを進めたい。そのために大和で議論しているので、率先して議論していただきたいところである。</p> <p>委員が心配されている、利用者が少なければどこを切るか、という話になるが、他の手段も含めて複合的に考えるかは、地域、行政、関係機関で議論いただきたい。事業者間の中で、可能なこと不可能なことがあるかと思うので、協議事項として挙げられるものがあれば挙げていただきたい。例えば利用者数でわからないところがあるのであれば、どのようなデータでどのように分析すればよいかも議論したい。最初から公開の形でやる必要はなく、非公開の形で試行錯誤して進められればと思う。</p> <p>関係者で協議いただいた内容がこの場に出てくれば、それについて皆様からご意見をいただく形になるかと思う。</p>
事務局	<p>意見をいただく期日については、11 月 10 日（金）までをお願いしたい。意見が無ければこの評価基準を基に令和 5 年 10 月から令和 6 年 9 月の輸送人員を予測し、令和 6</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>年 10 月からの運行に向けて検討していきたい。3 月の時点で運行ダイヤ案を決定し、10 月から新しいダイヤで運行する、という形で進めていきたい。その次の 10 月からは現段階では未確定で、バス運行がどのように続くか、あり方の見直しも含め、本会議でも議論していきたいのでよろしくお願いしたい。</p> <p>改めて、意見があればお願いしたいがどうか。今でなく後で気づいたことがあれば、11 月 10 日までに事務局に伝えるようお願いする。輸送人員の予測をしたうえで、評価を進めてもらうが、今後の進め方については地域の方とも協議したうえで、状況を把握しながら次の段階として検討していただく。提案等があれば、次の会議で審議をお願いする。</p>
会長	<p>この場で情報共有をしておきたいとことがあればお願いしたいが、いかがか。</p>
<p><u>4. その他</u></p>	
委員	<p style="text-align: center;">～能勢電鉄より「ケーブル線の廃止時期繰り上げ」の報告～</p> <p>6 月にケーブル・リフトの廃止届を出し、7 月の会議で説明をした。近畿運輸局から、廃止日を繰り上げてでも公衆の利便を阻害しないという話を受け、9 月 22 日に廃止日の繰り上げを実施した。最終営業日は、今年度の 12 月 3 日（日）であり、リフト等全て運行を終了する。テレビで取り上げられた影響もあり、連日かなりのお客さんが来てくれており、土日は 1 時間以上待たないと乗れない。廃止まで残り 1 か月を切っているが、来ていただければと思う。</p>
会長	<p>いつも廃止するとなると人が来る。それなら廃止が決まる前にも来てほしい。残念だが、12 月 3 日に廃止するという報告であった。</p> <p>他にないか。</p>
<p>～阪急バスより「空港宝塚線廃止」「妙見口能勢線の廃止予定」の報告～</p>	
委員	<p>廃止の報告で、3 点ある。</p> <p>1 点目。阪急バスでは土日祝のみ、妙見口駅からケーブル駅間でバスを運行していたが、能勢電鉄のケーブル線廃止に伴い、期日を合わせて運行を取りやめる。</p> <p>2 点目。妙見口駅から能勢町東エリアにかけて、能勢町が補助を出している路線がある。能勢町の地域公共交通会議でこの路線の見直しがされており、来年度 4 月から違うモードに切り替えられ、阪急バスの運行がなくなる。この路線は一部、川西市の黒川を通っているが、この停留所の取り扱いがなくなる。廃止日や新しい運行内容が決まり</p>

発言者	発言内容等
	<p>次第、報告する。</p> <p>3点目。この週末の運行をもち、4路線を廃止する。1つは空港と宝塚を結ぶ路線であり、川西市に1つ停留所がある。他3路線は、池田市から西宮市、豊中市から梅田、三宮から有馬温泉に接続する路線である。廃止に至った要因は、運転手が確保しづらいためである。阪急バスは週休2日制を敷いており、月に8日休みがあるが、そのうち3～4日休日出勤しないと現場運営が成り立たない。この状況で離職者や介護休職、育児休職が増え、今夏から明日運行できないかもしれない営業所が複数でてきた。急に運休すると多分に迷惑をかけるので、従来から収支が厳しいところや代替交通があるところを選定し、廃止の4路線を決めた。これは近々の対応であり、この先大きな課題として、2024年に運転士の労働時間を抑制しなければならず、見直しが必要である。阪急バスは運転士が1,500人いるが、追加で120～130人の人員が必要になる。新たに120人採用することはできないため、勤務内容や運営体制の見直しを考えているが、これでは到底及ばず、及ばないところはダイヤ改正や減便をしなければならない。明確に決まってはいるが、実情としてこのような状況である。</p>
会長	<p>近年よい話がない。社会構造上の問題もあり、今後も見通しが明るくない。この話をふまえて聞きたいことはないか。</p>
委員	<p>新聞やテレビで、金剛バスや阪急バスの話が取り上げられている。バスの運転士という職業について、給料が少なく、労働時間が長く、不規則だというネガティブキャンペーンがされているように感じる。実態はそうだが、違った魅力もある。例えば、平日に休めたり、朝と夕方に人数が必要になるため昼間を有効に使えたりする。こうしたPRを事業者がしていかなければならないと思う。魅力のある仕事、社会に必要不可欠な仕事という切り口のPRをしていきたい。事業者だけではできないため、自治体の力も借りて、違う観点から運転士の魅力の伝え方に関するアドバイスを頂きたい。</p>
会長	<p>以前にも、違うバス会社と運転士に関する話をした。大学を卒業した人が就きたいと思うか、若い人が行きたいと思う職場環境をつくらないと先細りになる。楽しいイメージをつくらないか、キャンペーンをしないか、という話をした。良い点は当該事業者でないとわからないため、それを出してもらうのもよいだろう。タクシー事業者もあるかもしれない。発案してもらい、キャンペーンをするなら行政の支援も必要だろう。我々だけでは解決できない問題が山積みされているが、皆さんの知恵を借りながら解決策を見つけていきたい。次の会議までにも事務局から相談があるかもしれないが、ご協力をお願いする。意見がなければ終了する。</p> <p><u>5. 閉会</u></p>
事務局	<p>今回の会議については、3月頃を予定している。詳細な日程は確定次第、連絡させていただきます。</p>

発言者	発言内容等
	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。