

会 議 録

会 議 名 (附属機関等名)		令和 5 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 6 年 3 月 18 日 (月) 14 : 00 ~	
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、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、秋篠 彩 (web 参加)、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)	
	事 務 局	【土木部】 小西副部長、大村課長、後藤課長補佐、續木、出村	
傍聴の可否		可	傍 聴 者 数 10 名 (内 web 3 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) 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 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5年度第4回川西市地域公共交通会議」を開催する。</p> <p>まず、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>
事務局	<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、「14」名が出席している。</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で報告する。</p> <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, 1-1, 1-2, 1-3, 1-4, 1-5, 1-6, 1-7, 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> <p>続いて、日野会長より開会のあいさつをお願いする。</p>
会長	<p>本日も出席いただき感謝申し上げます。</p> <p>昨年12月から今年の1月にかけて、大阪で4つのブロックに分けて各自治体の公共交通担当者への研修と意見交換の場を持った。私は南のブロックに参加したが、そのブロックにおいても川西市と大体同じような問題を抱えていた。利用者が減少して、採算がとれず、その不足を埋めるために財源をどうするのか、誰が負担するのかという問題や、運転手の不足に対するサービス低下にどう対応していくのかということについて重点的に意見交換がなされた。</p> <p>以前から申し上げているが、車掌や車掌ボランティアを復活させ、運転士の負荷を軽減させるのが大事ではないかと考えている。或いは長距離、長時間の業務だけではな</p>

発言者	発言内容等
	<p>く、午前中や日中に限定した乗務であるとか、コミバス限定の乗務というような業種の多様化とそれに対する人材確保を考えてみてはどうかなどの意見が出された。いずれにしても改めて地域、事業者、行政がこれまで以上に一体となって取組を早急に進めないと、もう時間がないという状況であることを再確認した。</p> <p>本市においては、本日公共交通計画を確定する。内容を事前に確認いただいていると思うが、実施計画とはいうものの、具体的な事業があまりないと思っている。この1年、或いはできるだけ早く、より効果的な事業を盛り込んでいかないといけないと思っている。そのためには、どういう形にすれば、国や県の補助事業の対象になるのかということに関して、運輸支局や県からアドバイスをいただいでいかないといけないと思う。また、バスをはじめとする事業者とも、意見交換ができる場をできるだけ早急に持ちたいと思う。何よりもこれからこの計画の目玉になる地域主体の取組に対する支援事業をできるだけ早く本格化していかないといけない。そのためには、各地域の皆さんが今までもいろいろ苦勞されていると思うが、さらにより一層、事業者、行政と連携を図って取組を進めていく必要があると思っている。これらを念頭に置いた上で、本日、計画を確定し、今後どういうふうに進めていくのかということも含めて、意見や提案をいただきたい。</p>
会長	<p><u>2. 協議</u></p> <p>(1) 川西市公共交通計画の策定について</p> <p>それでは「2. 協議」に移る。</p> <p>まず「(1) 川西市公共交通計画の策定」についてである。本日は、令和5年12月～令和6年1月に実施したパブリックコメントの結果及び見直し結果についての報告をしていただく。それでは、はじめに事務局より説明をお願いしたい。</p>
事務局	<p>それでは、川西市公共交通計画の策定について説明する。</p> <p>はじめに、本日協議いただく内容について説明する。</p> <p>本日の協議事項は、公共交通計画へのパブリックコメント等の意見反映結果について説明し、公共交通計画の最終案を示す。</p> <p>それでは【資料1-1】を用意いただきたい。</p> <p>【資料1-1】については、市議会意見とパブリックコメント意見の件数と反映結果を記載している。</p> <p>市議会意見の内容やそれに対しての市の検討結果については【資料1-2】に、パブリックコメント意見とそれに対しての市の検討結果については【資料1-3】に、また、市議会意見やパブリックコメント意見を踏まえての修正事項に関しては【資料1-4】に記載しているので、各資料を用いて説明する。</p> <p>それでは、【資料1-2】を用意いただきたい。ここでは、市議会意見の内容と市の検討結果を説明する。</p> <p>令和5年12月4日の建設常任委員協議会の意見の要旨と市の考え方を取りまとめ</p>

発言者	発言内容等
	<p>たものである。計画へ修正を加えたものを抜粋して説明する。</p> <p>まず、1ページの意見番号1～4は本計画の対象交通についてである。ボランティア輸送などの輸送資源については、既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に活用する手段として位置づけている。意見を踏まえて、対象交通をわかりやすく表現するため、本編内の文章を変更している。</p> <p>次に、意見番号5のボランティア輸送についてである。意見を踏まえて明峰地区の取り組みを追加している。</p> <p>次に、2ページを開いていただきたい。意見番号16の道路交通渋滞の状況については、意見を踏まえて「舎羅林山の開発に伴い周辺道路も渋滞が見込まれています」の文言を追加している。</p> <p>次に、3ページを開いていただきたい。意見番号19の「公共交通の利便性について満足している市民の割合」がH22年から上がった背景についてであるが、これは調査内容が変更したことにより上昇したものであり、H22年は参考値として掲載していたが目標と異なる指標であることから、グラフから削除している。</p> <p>次に、意見番号25の役割分担の考え方についてだが、39ページの図については当初「事業者」とのみ記載していたが、図では交通事業者を表しているため、記載を「交通事業者」に変更している。</p> <p>次に、意見番号27の目標値の表記については、意見を踏まえて、年度表記に修正している。</p> <p>次に、4ページを開いていただきたい。意見番号33のモビリティマネジメントについてであるが、環境学習が分かりにくい表現となっていたため、意見を踏まえて文言を修正している。</p> <p>次に、意見番号35の踏切対策についてであるが、意見を踏まえて、危険踏切対策から踏切対策へ文言を修正している。なお、対策予定箇所は、「小戸第一踏切道」、「多田踏切道」の2箇所となる。</p> <p>以上が市議会意見と市の検討結果の主な内容である。</p> <p>続いて、【資料1-3】を用意いただきたい。ここでは、パブリックコメント意見と市の検討結果を説明する。</p> <p>まず、1ページの意見番号1及び7ページの意見番号16については、地域内公共交通を取り巻く環境に関して、地域内の移動課題に対する解決策への提案をいただいた。本市においても、市民生活を支える公共交通を維持・向上させるためには、交通事業者間が連携して対策を講じる必要があると認識している。意見の内容については、本計画本編の52ページに記載している「公共交通維持及び利便性向上に向けた事業者連絡会の設置」において、新たな交通体系の導入についても選択肢の一つとして検討を進める旨を示している。</p> <p>次に、2ページの意見番号2については、増税をしてでもバス路線を維持することが重要であるとの意見である。受益者負担を前提としつつ、市民・事業者・行政がそれぞれの役割を担い交通環境の整備をすすめていく旨を示している。</p>

発言者	発言内容等
	<p>次に、3ページの意見番号3については、高齢者の移動に関する意見である。高齢者を含め移動に課題がある方への支援については、本編55ページの「ユニバーサルデザインタクシーの導入」や59ページの「地域住民による訪問型支えあい活動に対する支援」において、関係する団体や所管課と協働で取り組む旨を示している。なお、フレイル予防対策や日常的な移動補助事業については、本計画の対象ではないので、関係所管課へ共有する旨を示している。</p> <p>次に意見番号4については、公共交通を持続させるためには、広域的に協力した施策が必要であるとの意見である。意見のとおり広域的な対策も重要であると考えており、本編56ページの「隣接自治体との連携推進」において、近隣自治体や兵庫県とも連携し取り組みを進める旨を示している。</p> <p>次に、4～5ページの意見番号5～9については、本計画の対象交通についての意見である。本計画における公共交通は、法律に基づく鉄道、路線バス、乗用タクシーが該当する。本計画の対象交通としてはこれらの公共交通に加え、「既存の公共交通サービスだけでは望ましい移動サービスの提供が困難な場合に活用する手段」としてその他の輸送資源を位置づけている。なお、対象交通を分かりやすくするため、本編の文章を変更している。</p> <p>次に、意見番号10、11の大和地域から市立川西病院への移動に関する意見については、本編17ページに記載のとおりと認識している。</p> <p>次に、意見番号12の基本方針への意見については、意見のとおり基本方針1を基礎となる方針として設定しており、基本方針2、3については、公共交通の役割を明確化するために設けている。基本理念の実現に向けては、この3つの基本方針が必要である旨を示している。</p> <p>次に、意見番号13については、市民へのアンケートと指標についての意見である。アンケート調査の対象者数については、他の計画とも整合性を図りつつ設定する旨を、また「日常の移動に課題を抱えていない」市民の数については、年度によって数字が上下することが予想されるため、割合で評価する旨を示している。</p> <p>次に6ページの意見番号14については、路線バスがスムーズに運行できる環境整備に関する意見である。意見のとおり路線バスの定時性確保に向けて対策が必要であると考えており、本編53ページの「渋滞・違法駐車対策の推進」を関係団体と協働で取り組む旨を示している。</p> <p>次に意見番号15については、指標の目標値に対する意見である。「1日当たり利用者数」については、コロナ禍前の令和元年度の利用者数の90%を設定しており、利用者数はコロナ禍前に戻ることは厳しい状況にあり、人口減少が進む中でも一定水準の利用者数を維持することを目標としている旨を示している。</p> <p>次に7ページの意見番号17についてである。本編49ページの備考欄の記載については、当該バス路線の見直しまでの間の措置を明確化するため記載している。</p> <p>次に、8ページの意見番号18、19については、学校MMについての意見である。本市におけるMM教育は、児童、生徒に限るものではなく、市民全般に実施するもの</p>

発言者	発言内容等
	<p>である旨を示している。本編 50 ページの学校MMの文章を一部修正している。</p> <p>次に、意見番号 20 については、PDCA サイクルについての意見である。本計画では、基本方針ごとに目標を定め、その目標を実現するための施策を記載している。意見にあるとおり、施策についても毎年検証を行うこととしている旨を示している。</p> <p>以上が川西市公共交通計画（案）に係るパブリックコメント意見提出手続結果に対する内容である。</p> <p>なお、【資料 1－4】については先ほど説明した市議会意見とパブリックコメント意見の内容を踏まえた修正対比表となるので参照いただきたい。</p> <p>次に【資料 1－5】【資料 1－6】【資料 1－7】を用意いただきたい。</p> <p>これが市議会意見・パブリックコメント意見を反映した公共交通計画の最終案である。この最終案については、事務局において国土交通省に法定記載事項が網羅されていることを確認済みのものとなっている。</p> <p>令和 6 年度 4 月以降、本計画に基づき施策を進めていくこととなる。令和 6 年度における本計画に基づく施策の実施方針について説明する。【資料 1－6】の本編 49 を開いていただきたい。各施策については記載の「実施時期」に取り組む予定だが、ここでは令和 6 年度の市の予算案について説明する。</p> <p>まず、本編 49 に掲げる「地域の移動課題支援事業」について、地域の課題解決に向けた検討に必要な経費として学識者の招聘に係る費用やニーズ調査を行うための費用を予算化している。</p> <p>次に本編 50 に掲げる「モビリティマネジメント」はバス学習を受けた小学生に対して実際にバスを乗車する機会を促進するため無料乗車券の配布を行う予算を計上している。</p> <p>次に本編 51 に掲げる「安全対策の推進」として、能勢電鉄が行う自然災害の予防対策への補助メニューを創設する予算を計上している。</p> <p>次に本編 57 に掲げる「公共交通利用者増に向けた取組」として、2つの取組を予算計上している。1点目は市主催イベントへ公共交通で来場した方への無料バス乗車券の配布、2点目は運転免許を自主返納した 70 歳以上の高齢者に対し、令和 5 年度から実施している ICOCA の配布に加え、公共交通の定期券購入額の一部を支援する仕組みを構築する予定である。</p> <p>次に本編 59 に掲げる「地域住民による訪問型支え合い活動に対する支援」として、福祉部において、住民団体の取組みを支援する予算を計上している。</p> <p>その他、予算計上していない施策についても、計画に示すスケジュールに基づき順次進めていくこととする。</p> <p>以上が、公共交通計画の最終案とそれに伴う予算案の内容である。</p> <p>今後はこの会議の場で本編 60 に記載の PDCA サイクルスケジュールに準じて各施策の実施内容の協議、進捗確認、及び目標達成状況の評価について協議いただく。</p> <p>最後に公共交通計画確定への今後の流れだが、本会議の終了後、計画を確定させ、国土交通省に法定計画として提出する。</p>

発言者	発言内容等
	事務局からの説明は以上である。
会長	市議会意見やパブリックコメントでの意見を踏まえた上で、本日最終案を提出していただいている。気づいた点や今後この計画をどのような形で展開していくべきかなど、意見をいただきたい。
委員	ボランティア輸送というのがすごく気になる。人口が減っていく中で、地域としても交通手段、地域住民の足を確保するということは今後重要なことだと思うが、やはり今公共交通の担い手、いわゆる運転士や乗務員がどんどんいなくなっていく中で、利用者が減るという面と、そもそも運行出来なくて便数が減っていくという面があると思う。そこに対して踏み込んだ話は何もなかった。これについては公共交通の事業者にお任せということになるのか。何か支援を考えていくことはあるのか。
事務局	各公共交通事業者の中でも乗務員の減少は、大きな課題になっており、全国的な問題でもある。乗務員を確保することによって、公共交通が維持できるという部分もある。今後、この計画の中にもある事業者連絡会で課題等を共有し合い、乗務員の確保策についても意見をどんどん出し合っていたらいいと考えている。
会長	<p>国はとにかく担い手がいなく、送迎バスやドライバーの空き時間を活用など、色々な情報提供をしているが、なかなか事業として展開できていない。一方で、ライドシェアや自家用有償運送の規制緩和を進めようとしている。</p> <p>それが、安全なのかどうか。既存の公共交通に対して、どの程度悪影響を及ぼすのかなど様々な問題を抱えていると思う。無償運送できる部分や有償運送しないといけない部分、それから全体の公共交通のありようという課題があると思うので、これについては国の動向も見ながら、市民の皆さんの意見などを聞き、計画を前に進めていくべきだと考えている。</p> <p>この会議の場だけでは意見をいただく時間が少ないので、何かあれば都度事務局に意見を伝えていただきたい。</p>
委員	<p>本編 51 ページに、自然災害・交通災害の予防対策を計画的に実施していただくという項目を挙げていることについては、非常にありがたい。</p> <p>踏切対策についてだが、実際の対策予定箇所として、小戸第1踏切道、多田踏切道が挙げられているが、市の方で何か予防対策など検討しているのか聞かせていただきたい。</p>
事務局	踏切については、能勢電鉄の担当と調整しており、全方位型の踏切対策という事で進めている。今後、補助ができるかは精査が必要になってくるので、調整していく予定である。

発言者	発言内容等
会長	<p>事業展開していくにあたっては、当然事業者との話し合いが重要である。</p> <p>今回、計画の中で実施していく内容で他に必要などころがあるのであれば、是非議論いただきたい。</p> <p>WEBで参加の委員の方は計画に対して意見はあるか。</p>
委員	<p>特になし。</p>
委員	<p>公共交通計画の話の中で、特に大型バスの担い手が非常に少なくなっているのは、大きな課題と認識している。ライドシェアなども国で議論されているが、現時点では兵庫県、大阪府では公表されていない。それ以外にも例えば、シェアサイクル・デマンド運行・自動運転などいろいろ検討されているので、本計画に言及するものではないが、様々な情勢の変化や自動車の技術的な進展・AI・DXといったことも含めて、公共交通の足を確保する、生活交通を確保するという観点から柔軟に進めて検討していただきたい。</p>
会長	<p>新しいモードに関して、いろいろ議論されてきているが、基本的には拠点を作り、そこから様々なモードに転換していくというイメージで、このベースにあるのが、MaaSである。</p> <p>日本のMaaSは、全体を統合したような本来の形の実現は難しい状況にある。基本的には鉄道やバスなどの基幹交通を中心に、モーダルチェンジできるタクシーやシェアサイクルなどの新しいモードとコネクต์できるようなステーションをつくっていかなければならない。</p> <p>岸和田市では、そういう形で拠点整備をしているが、どうも車利用が中心で、他のモードを利用するという形になっていないか懸念している。そこは公共交通をベースにしながら、色々なモードにチェンジしていく形の拠点づくりをしていくことも考えていかないといけない。</p> <p>この計画を進めていくにあたって、どのように展開していくべきかということを念頭に置いて、皆さんからの情報をいただいた上で、進めていかないといけないと思う。その中で、色々な法規制や交通規制の問題もあると思う。他にも、安全性の問題に関してなど色々な観点から意見やアドバイスをお願いしたい。</p>
副会長	<p>公共交通計画はこれからである。オンデマンドなどの新しいところに目が向きがちだが、基本方針にある誰もが満足できるような移動しやすい公共交通サービスの整備を考えると、今の路線バスが担っている役割はかなり大きい。そのサービスをいかに維持、できれば改善していく、という策を打っていかないといけない。オンデマンドで対応していくというのは、ナンセンスだ。誰もが満足できるような移動サービスは、実現出来ないだろう。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>阪急バスをはじめ、路線バスに対する補助の話が書いてあるが、いかに維持できるような形に持っていくのかというのは、川西市がどう考えるかということだと思う。行政計画なので、これはこれで仕方がないと思うが、路線バスを採算ベースだけで考えたり、地域へのMM（モビリティ・マネジメント）だけで利用促進を頑張れというのは、非常に厳しい。行政の補助をいかに確保していくのかというのは、これから川西市が議論すべき内容ではないか。</p> <p>前回の基本計画の中でアクションプランという形で、大和地域が位置付けられていたが、うまく機能しなかった。だからといって行政的な補助が駄目だというわけでは全くないと思う。もう一度、この路線バスの持っている意味、公共交通の中で持っている意味を検討していかないといけない。</p> <p>オンデマンドや自動運転などで、住民ごとの交通を代替していくのは、かなり難しいと思う。下手すると、公共交通事業者から見放される川西市になってしまう可能性があり、非常に懸念しているというのが、行政計画を見た率直な感想である。</p> <p>そこに対して行政がどういう形をとっているのかは、これから十分議論すべき内容である。計画の内容を着実に進めていけば、川西市にとって明るい未来が待っているとは思えない。</p> <p>結局、バスの不採算路線は短くなり、末端は廃止にされ、空白地域が増えていく。そうすると行政は空白地域の対応ばかりすることになる。公共交通といいながら、公共交通会議の中で議論しているのは、路線が廃止されてできた空白不便地域への対応をどうするかという事に特化されているようで心配である。もちろん地域の方々が、望んでいるのであれば問題ないと思うが、他にもやり方があるだろうと思う。</p> <p>他にも、財源をどう確保するか、誰が負担するのかという問題もある。川西市や他市は自動車分担率が6割ぐらいであり、5割ぐらいになればもっと楽な公共交通の運営をしていける。我々市民も移動に関して、シビアになっていかないといけない。</p> <p>地域で頑張っておられる方々以外の、その他大勢の方々の公共交通に対する意識を高めてもらう必要がある。</p> <p>例えばできるだけバスを使うというような形を具体化していかないといけない。行政もバスと車を対等に選べる環境を作らないといけない。今は、どう考えても車のほうが便利で得である。駐車場が高過ぎる訳でもないし、人もたくさん乗れ、荷物も運べるし、都市部の真ん中まで車で来ることができる。ヨーロッパでは都心に車が入れないので、バスに乗らないといけない。そのような環境へ、都市構造を変えるような都市計画をやっていく覚悟があるかと各自治体に申し上げているところである。</p> <p>長い目標を持った上で、少しずつ色々なことを変えていかないといけない。そのプロセスの中で、補助という財源の問題をどうクリアするか、市民がバスに乗るようになるためにはどうしていったらいいのかを考えていく必要がある。少しずつ変えていけるような事業を、これから実施していけたらと思う。皆さんには今後、計画確定後に意見をいただきたい。</p>

発言者	発言内容等
	<p>行政計画として、公共交通計画を策定しなければいけない。今後、事業化していくにあたり、国の補助を受けられるようなものがあまりない。誰の負担か、国民皆で負担するのか、県で負担するのか市民が負担するのか、コミュニティが負担するのかを考えないといけない。結局誰かが負担しなければならない。</p> <p>できれば国の補助事業として運用できるような形の事業にできればと思う。県としても何か補助事業に適用できるものはないかなど、今後色々な形でアドバイスいただき、事業を具体化していきたい。</p> <p>本日は計画の根本に関わるどころの修正については特にないということで、本計画を了承するというにしたいと思うがいかがか。</p>
委員	異議なし
会長	それではこの議題1については、以上とさせていただきます。
会長	<p><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> <p>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は事務局のほうから説明をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、資料2を用意いただきたい。</p> <p>本日、委員の皆様には平野山下線・大和団地線の令和6年10月以降の運行に関するバス運行（案）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 ページを開いていただきたい。</p> <p>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 ページを開いていただきたい。</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1,477万円を上限に補助金を支払っていたが、収支の悪化を受けて令和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2,100万円に一時的に増額して運行している。</p> <p>以上の経緯を踏まえ、当該路線のあり方については、本会議で検討を行うこととしている。</p>

発言者	発言内容等
	<p>3 ページを開いていただきたい。</p> <p>当該路線のあり方について、令和5年度第1回地域公共交通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であるが、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能な運行とするため、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、地元団体に検討会を立ち上げてもらい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となっている。</p> <p>4 ページを開いていただきたい。</p> <p>前回会議で承認いただいた令和6年10月以降の輸送手段に係る方針を説明する。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>また、補助上限額1,477万円に収まる目標輸送人員を設定し、前回会議で承認いただいた輸送人員の予測方法で令和5年10月から令和6年9月までの年間輸送人員を予測し、その結果を基にバス運行のダイヤを決定する。</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月にはバス運行(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。本日委員の皆様には令和6年10月以降のバス運行(案)について協議いただきたい。</p> <p>5 ページを開いていただきたい。</p> <p>前回会議で承認いただいている令和5年10月以降の年間輸送人員の予測方法について説明する。予測方法としては、輸送人員の実績が出ている期間、令和5年10月～令和6年1月までの輸送実績を基に「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する。</p> <p>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を比較する。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>上記の考え方を元に輸送人員を試算し、その結果を基に令和6年10月以降の運行を決定することとしている。</p> <p>6 ページを開いていただきたい。</p> <p>令和5年度の決算状況と、決算状況を踏まえた目標輸送人員の再設定について説明</p>

発言者	発言内容等
	<p>する。</p> <p>まずは、令和5年度の決算状況について説明する。前回会議でも示したが、令和5年度の輸送実績は、「14万6千536人」であり、一時的に増額していた補助上限額2,100万円を達成するための目標として定めていた「15万136人」をわずかに下回った結果となった。しかし、実際の赤字額は想定していた2,100万円よりも改善し1,627万円となった。</p> <p>なお、示しているR5年度決算額については、市が臨時的に補助した燃料高騰支援に伴う収入7千円を省略して表している。</p> <p>ここで、赤字額が予算時より改善した大まかな理由を説明する。</p> <p>まず、経費面では予算時から比較し、人件費の処遇改善の鈍化及びボーナスカット等の影響で経費が減少している。収入面に関しては令和5年度の予算時の想定単価より実績の単価が高く、想定より収入が増加している。その結果、当初予算時と比較し、輸送人員が微減ではあるものの、収支状況が改善されたものである。</p> <p>以上の、令和5年度決算状況結果を加味し、令和6年度の目標輸送人員を下方修正して再設定する。</p> <p>再設定の方針として、一時的にコロナの影響で人件費をカットした部分の人件費の水準を戻していくことや、燃料費高騰部分は地元の努力対象外となるため令和5年度ベースで据え置くこと、令和6年9月からの10円値上げによる収支改善などを加味し、令和6年度の目標輸送人員設定した193,032人から159,033人へ再設定する。</p> <p>7ページを開いていただきたい。</p> <p>5, 6ページで説明した輸送人員の予測方法及び令和6年度の目標輸送人員の再設定を基に算出した試算結果について説明する。</p> <p>始めに、輸送人員の実績について説明する。資料中程記載の赤い数字が実績値となる。次に2月以降の輸送人員の試算に必要なルート変更の効果額について説明する。ルート変更後の輸送人員の結果としては前年同期とほぼ同水準となっている。</p> <p>これらの結果より試算した令和6年度の輸送人員の予測数値は142,731人となる。先ほど再設定した目標輸送人員159,033人に達しない結果となったため、補助上限額(赤字額)1,477万円に収まるようなバス運行に変更することとする。</p> <p>8ページを開いていただきたい。</p> <p>先ほど説明した試算結果を踏まえて、事務局より令和6年度10月以降の路線バス運行(案)を提案する。</p> <p>赤字額を削減するため、大和団地線平日の運転士を3名から2名体制に変更し、便数を38便から10便に減便とする。減便案検討にあたり、阪急バス・事務局ともに緩やかな減便を検討したが、30便より1便でも増やすとダイヤの都合上、運転士3名体制になり経費削減が見込めなくなるため30便への減便とする。</p> <p>平日38便を30便へ減便することにより、想定収支差が約1,300万円の赤字額で収まり、補助上限額である1,477万円内での運行が可能である。</p> <p>以上のとおり、地元団体が移動ニーズに基づき持続可能な移動サービスの見直しが</p>

発言者	発言内容等
	<p>終わるまでの暫定運行となる令和6年10月以降の路線バス運行（案）を提案する。</p> <p>なお、暫定運行の期間は当該路線沿線の住民団体の協議状況や、他地域で実施予定である「地域の移動課題支援事業」の実施スケジュールも勘案し、令和6年10月から令和8年3月までの1.5年間を予定している。</p> <p>議事(2)「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は以上となる。</p>
会長	<p>説明のあった内容について、各委員の皆さんから質問あるいは意見をお願いしたいと思うがいかがか。</p>
委員	<p>説明の中で、先ほどの公共交通計画のところで話があったが、本当に収支だけを見て路線を廃止していくということが適切なのか。</p> <p>もともと、ここの路線は補助路線として開通してきた。その効果があって大和の街や街に付随するものが開発されていったかと思う。その中で、今利用している方が減っているという事を考えても、ここまで減らすというのは、将来的に大和地区及び川西市にとってどうなのかと思うところはある。</p> <p>私もまだ現役世代であるが、私たちが実際20歳ぐらいのときは、車の免許を取って当たり前であった。全国的にはどうか知らないが、私の知り得る情報であれば、若い世代の免許取得率は、私たちの世代と比べたら圧倒的に下がっている。そういう人たちを、これから川西市に取り込んでいこう、永住してもらおうと考えた時に、こういう公共交通便の良さが判断基準になる。</p> <p>私も川西市へ引っ越してきた当初は、車があり何も考えず川西市に移り住んできているが、車を持ってない人は川西市を選ばなくなるのではないのではないか。</p> <p>さきほどの公共交通計画の中でもバス利用の話があったが、私の地域での市長との懇談会の中で86歳か87歳の方が免許を更新しましたということを発言していた。市長はその時「すごいですね、元気ですね」と励まされていたが、結局免許の更新をしなかったら自分の思ったところに行けないというのが現実である。公共交通を利用するほど環境が整っていないと感じる。</p> <p>これから川西市の人口を増やしていこう、永住する人に来てもらおうという中で、安易に目標や収支が満たないからといって、減便対応するのはどうなのか。減便対応の次はどんな対応になるかという区間を短くするか、区間をなくすなどの対応になってくるかと思う。それはどうなのかと感じる。</p> <p>この問題の中で、地元の取組や川西市の補助額の増額などで改善が見えてきた。そういう中で、努力していく地元もそうだが、やはり市もこれからの発展ということを考えていくなかで、目標達成出来なかったから減便します、というのは行き過ぎなのではと感じる。</p>
事務局	<p>まず本市としては、公共交通計画の中でも、基幹公共交通などを維持し守っていかな</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>ければいけないという意味で資料に記載していることを認識いただきたい。</p> <p>地域内公共交通に関しても、どういう形で担っていくか、今あるものをできる限り維持できれば良いという考えもあるが、状況によっては転換をしていかないといけないという考えもある。</p> <p>目標値としても、鉄道であれば朝一のラッシュ時間帯である便数の維持を目標指標に掲げていたり、バスの本数であっても、極端に不便にならないように最低限は維持したりということで設定している。</p> <p>生活をしていく中で、今あるものが減っていき不便を感じるのは認識しているが、本市も2年間補助額を2,100万へ一時的に増額対応し、一旦元の補助額に戻すような対応を行って移動手段を維持していくということで理解いただければと思う。</p> <p>川西市では総合計画であるとか、人口ビジョンなどで、子育て世代の転入を増やすとか、転出を減らすとか、そのようなことを目標として掲げていて、そのためには何が必要かということを検討しているはずである。</p> <p>ただこの路線に関しては、これまで議論しているように、最終的にはどのコミュニティであっても同じような条件で支援していくような形をとらないといけない。ただ、大和地域へバスの運行を始めた経緯については先ほど説明があったように、市民病院の移転があり市民にとって必要だということで、バスが導入された。その際に、路線がなかったのが補助路線になったという経緯がある。</p> <p>病院も再移転したということもあるので、改めて検討し直す必要があるだろうという事で、今まで議論してきた。地域の方もいろいろ苦勞されて、今回も10月から路線の一部変更や、バス停の設置もやっていただいた。トライアルだったら、6ヶ月程度の結果を見て、次どうするかを考えるということができるが、残念ながら、既存の路線なので変更手続きの際は本申請となるため、時間がかかることから、本日決めないと令和6年10月からの運行が出来ない。</p> <p>本来はもう少し経過をみたいが、私としては今回この案でいっていただいた上で、もっと地域の皆さんが頑張ってください、或いは行政や事業者さんと一緒に知恵を出し合ってさらに利用しやすい形で乗客が増えれば、考え方が変わることもあると考えている。最終的にはコミュニティから色々な取組をしていただいて、それに対して共通の支援ができるような形になるのが一番望ましいと考えている。</p> <p>ただ少し時間がかかるので、今回もこれを踏まえた上で、次の見直しは令和8年3月ということになる。今回は少し長い時間をかけて、色々なことができる可能性はありと理解している。</p> <p>この新しい計画に基づいて、大和地域も含めて、今後の地域主体の取組についての活動を進めていかないといけないと思う。その上で、このバス路線維持をしていくのであれば、そのために何をすべきかということを検討しないといけない。</p> <p>どうしても利用者がどんどん減ってってしまうということであれば、阪急バスも事業としてやっていかないといけないので、赤字が増えることは非常に大変であるし、</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>行政として市民全体の中で、補助金の支出が続けられるかどうかについても再検討しないといけない。改めて令和8年3月までには地域・事業者・行政含めて議論していかないといけないということを前提として考えていただきたい。</p> <p>令和6年9月までの2年間の運行について2,100万円増額しているというのは、認識している。ただ、その経過もみてはどうかと思う。たとえば、改善傾向が見られるのであれば、私個人としては目標に達する達しないだけの指標ではなく、どの程度の改善度合いがあったかというところも勘案しても良かったのではないかな。</p> <p>結局ここでも見え隠れしてくるのが乗務員を確保するのが難しいということ。先ほどの公共交通計画の話ではないが、行政として公共交通を維持していく、支援作業と一緒に課題解決し検討していくということを行なってほしい。地元も一緒にやっていかなければならないとつくづく感じている。一律に収支で考え、黒字だから、赤字だからという事だけではなく、一歩立ち止まって考えるというところがあってもいいのかなと感じる。</p> <p>今回のところは、提案された段階からある程度見えていた話であり、ここで覆る話でもないのだろうと感じる。一歩止まって考えるというのがあってもいいのではないかな。</p>
会長	<p>財源をどうするかという問題がある。この補助金を続ければ、他の部署の財源を削らないといけない。</p> <p>また、令和5年度の決算状況が改善傾向という風に見えているが、バス事業者のほうで、人件費が削られていることが大きい。今世の中の流れからいくと、人件費を上げないといけないという時代で、人件費を下げると新しく人が入ってこないということにつながり、どっちをとるかみたいな話になる。人件費を上げると、バスを利用しなければ赤字が増える。人件費増加分に見合うだけのバス利用者がいればその収支は維持できるが、維持できなくても、物価が上がっている世の中の流れの中で、バス事業者が給与アップをしない選択をするのは考えにくい。今後、バス事業者が現在の人件費のまま据え置くととはとても思えない。</p> <p>先ほど話のあった原油高騰部分に関しても、地元努力対象外であるため、経費に入れてないということなので、単純に考えると、利用人数が増えないと本当に大変だと言う事である。</p> <p>市政の中で、全体の税収入をどのように考えるか。例えば「大和地域だけだから」、「補助路線だけだから」とここで収支計算が出来ているが、実際は阪急バスや他の事業者も、事業全体の収支を考えると時には路線ごとには多分考えないと思うし、川西市だけでも考えられないかもしれない。ブロック単位で収支を考えているのかもしれない。その考えの中で、川西市のこの路線がどうなれば、次はどうなるのかというのはみえてこない。</p> <p>将来のことも含めて考えていくのであれば、補助路線に対して減便や維持ということを検討するにあたり、バス事業全体の収支のことも考えないといけない。そうなる</p>

発言者	発言内容等
	<p>と、市としてバス事業全体に対する補助も考えていかないといけない。</p> <p>補助に関しては、市としての方針も踏まえる必要がある。市民が出している税金をどう使うのかということに対しても共通のコンセンサスも得ていかないといけない。今まで色々な経緯があるが、できるだけ地域に負担、重荷にならないような形で、少しずつ一緒に考えて、一定のところで着地していかないといけない。その第一歩だと考えていただきたい。</p> <p>先ほど申し上げたが、地域の皆さんも、もう一度一緒に考えていただいて、新しい形を見いだしていく。例えば、こうすればもう少しバス利用者が増えるんじゃないか、という提案があれば実際に実行し、実績として増えれば、再検討する余地もあると思う。そのためのステップだという風に考えていただきたい。</p> <p>バスが必要なのは分かる。今回の能登地震でもバスが走らないという事態があった。おばあさんが手押し車を押して、2キロぐらい歩いているとおっしゃっていた。今度、バスが走るようになり喜んでいるが、便数は半分とおっしゃっていた。しかし、もとの便数は1日8便しかない。バスの便数が半分になるのはショックだけど、バス運行が復活するということは、ものすごく便利になると喜んでおられていた。そういう生活環境の中で、どこを維持していくのかということも大事である。</p> <p>色々な事情があり、バスが運行していないところに住んでいる方もいる。そういう方々の移動はどうしていくのかという問題もある。そんな問題も踏まえて、全体の公共交通ネットワークだとか、利用の仕方、それからどんな種類の移動手段があるのかということを考えて、できるだけより良い方法を皆さんで検討いただきたいというのがこの公共交通会議の趣旨である。</p> <p>こうすればよいといった意見も分かるが、公共交通全体の事も一緒にぜひ考えていただきたい。この令和8年3月までに、地域も含めて、色々な地域でどうしていくのかということを考える機会を持っていただきたい。</p>
委員	<p>その辺は理解しているつもりである。個人の意見としては、なぜここだけ補助路線なんだと思っているぐらいである。やはり川西市の公共交通を考える中では、財政だけではなく、市の支援っていうのは、必要だというのは認識している。</p>
委員	<p>特に異論はないが、もしデータがあるのであれば、今回減便になる便の乗車人数や乗車率が分かれば、教えていただきたい。</p>
事務局	<p>乗車人数や乗車率などのデータは今手元にはないが、輸送人員を参考に検討している。</p>
委員	<p>この会議は、地域の誰もが移動しやすい公共交通を実現していくということを議論する場だと思っている。この補助路線に、どのような交通手段が良いのかということは今後議論していくのは理解している。今後、議論する際に実際どれくらいの人が乗車されているのかということ、細かくみてあげないといけないと思う。例えば、この便は</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>1人2人しか乗っていないので、減便しましたというような説明があれば理解を得られるのでは無いか。</p> <p>おそらく、バス事業者と協議の上で、利用者が一番少ないところを減らされているのだらうと思う。ルート変更に伴うバス停の移設をするときに、本当に少ない利用しかなところのバス停はやめて、新しく利用されやすいところのバス停を設置するとか、そういった例もある。今回の減便についても、事業者からのデータを基に、協議されていると思うが、そのような理解で良いか。</p>
<p>委員</p>	<p>そのとおりである。</p> <p>先ほど、尋ねていただいた件について、想定している減便するところは1便10人も利用されていないと思う。ただ、その利用者は通勤に利用されている方であると思われるので、朝の時間帯のバス利用をやめてしまう可能性はあるというように感じている。</p> <p>大和団地については、市から要請をいただいて、補助金前提で走っている路線であるため、事業者としては補助金のところは、これ以上立ち入って話ができることはない。</p> <p>ただ、大和団地だけではなく、もともとの公共交通計画を含めての話になるが、川西市の交通分担率は4%ぐらいになると思う。阪急バスのみの利用を考えると、あと10%利用が増えたと、おそらく収支面で考えると十分維持できる。</p> <p>交通分担率が4%っていうことは、交通分担率が例えば4.4%であれば、おそらく阪急バスは維持できる。全体で0.4%なので250人に1人、阪急バスを利用する方が増えれば、阪急バスはお金の面では維持ができる。</p> <p>公共交通計画でまとめられているが、川西市で一番気になるのは交通渋滞を敬遠している方が多数存在しているのではないかということだ。交通渋滞の緩和対策などを行っていただけることで、交流が増えることを期待している。</p> <p>ただ、直近で抱えている課題は、運転手要員の確保である。昨年、運賃を改定し待遇改善の原資として見込んでいるが、他の産業の賃上げ率を考えると、おそらくバス事業はどんどん離されていくと思う。賃金は当然上げていくが、それ以外の魅力についても伝えていきたい。例えば転勤がないであるとか。他には、バスは朝早い時間に通勤して、夜遅い時間に帰るといったイメージであると思うが、逆に言うと、朝早いということは通勤の渋滞に巻き込まれないとか、朝のラッシュ時間と夕方のラッシュ時間のところだけ働く仕事であるので、日中フリーな時間あるとか、場合によっては、子育てが終わってしまうと、土日休みより平日休みのほうが旅行に行っても空いている等様々な事がある。あと、阪急バス特有であるが、有給消化率がほぼ100%に近い。自由度の高い職業であるところをPRしていきたいと思っているが、事業者が一方的に言っても、なかなか届かないと思うので、自治体等の力も借りたい。</p> <p>お金の面は動いて増やしたり、補助金などの話にもなってくると思うが、この労働力に関しては、どうしようもないところがあるので、バスの運転手になってくれる人や、運転手に限らず、事務職もだが、担い手を確保していく施策を、みなさんで知恵を出し</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>たりして、これまでの制度を見直ししていく上で、参考にしていきたい。</p> <p>運転手不足に関して今後どうしていくかについては、大阪のブロック会議でもメインテーマになっていた。色々な知恵は出ているが、どのようにそれを実現できるかということが今後議論されるべきである。</p> <p>これまで、地交会議の中で議論し決定してきた事項に基づいていることを踏まえて、今回は、残念ながら若干減便という結論になる。先ほども申し上げたが、元々が2ヶ月ぐらいのデータでチェックするため、無理があるところはある。今回は、令和8年3月まで時間があるので、利用者数が増えれば、採算ベースに乗るという話もあるので、できればもう一度、地域での取組を再検討して、行政の支援などを受けていただきながら、次の利用促進を図ることで、次の展開が出てくるかもしれないという可能性があるもので、令和8年3月までの間に結果を出していきたい。</p> <p>今回の減便案で進めていくにあたり、全面賛成という方はほとんどいらっしゃらないと思うが、地交会議の中での協議に基づいて進められてきたということなので、この形で実施したいということで、よろしいか。</p> <p>おそらく、本音で言えばまだまだ発言されたい事もあると思うが、本日事務局提案の案で決定させていただいて、この後、もう一度再出発していくことを期待したいと思う。</p> <p>それではこの2番目の案件についてはこれで終了させていただく。</p> <p><u>3. その他</u></p>
<p>会長</p>	<p>次にその他ということで報告事項が2点ある。最初に、阪神北県民局から報告いただく。</p>
<p>委員</p>	<p>資料3をご覧頂きたい。阪神北県民局独自の予算を持っており、阪神都市圏にある公共交通の利用促進に来年度予算がつくことになった。</p> <p>阪神北県民局では、平成17年度頃から阪神北地域の地域性を考えて、公共交通の利用促進を行うための会議として、阪神都市圏公共交通利用促進会議を開催している。</p> <p>この会議は、市・町・県、場合によっては国も参加したりと様々な方に参加頂いている。成果としては、「バスまっぷ」の作成について、阪神南と北の様々なバス会社約6社ぐらいに協力いただいて、アプリで主要な鉄道駅でバスの出発の確認ができるものを作成した。あまり宣伝が出来ていないので、宣伝しようとしている。元々この会議は、自動車交通で県道などで渋滞が非常に多かったことを受け、MM(モビリティマネジメント)をしようということで発足したが、近年、社会情勢が変わってきたことを受けて、バスの維持などの様々な問題について協議を行なっている。</p> <p>バス事業者や、市・町の担当者から、未来のバスユーザーを増やしていくことが、バス存続につながるのではないかと、この取組は行政でないと取り組めないのではないかと、</p>

発言者	発言内容等
	<p>という意見を踏まえて、成果がなかなか出てこない分野ではあるが取り組んでいこうということになった。県民局内で考え、この MM 事業補助を、令和 5 年度に創設し、川西市も利用している。</p> <p>その事業補助を拡充し、各市や阪神北県民局管内の市からも、意識向上を図るために市町が実施する MM 関連事業費の 2 分の 1 を補助するというので、何らかのイベントをするときや、学校 MM の中で、子供たちにバスの経営の仕組みや乗り方を教えるときなどの実費の補助金を県からも支援させていただくという形で拡充させていただいている。今回は、その事業補助について PR をさせていただいた。</p> <p>県としては、この補助事業で支援したという実績だけではなく、成果が欲しいと考えている。アンケートや感想などを集めていただき、この会議を使って情報交換し、少しずつでもバスに乗るのが怖くないような子供たちを増やしていきたいという思いがある。</p>
会長	これは、2 分の 1 上限の上限金額はあるのか。
委員	30 万円である。
会長	承知した。今の議題について何か意見などあるか。
委員	<p>えきバスまっぷについてだが、色々な事業者が入っている地図としてはよいと思う。先ほどの発言のように PR についてはなかなか周知されていないというのは我々も感じている。</p> <p>行政が作成しているので、市役所などがメインで配ることになられると思う。周知方法として、例えば地域の回覧板に上げるとか、場合によっては自動車教習所に配ってしまうとか。免許を取ろうとする人は、交通移動をしようとする意思のある方なので、手段の 1 つとして、バスや鉄道の存在を意識してもらうのも一つの手である。</p> <p>我々も MM に取り組もうしているが、自動車から公共交通に完全に転換してもらおうとは到底思っていない。月 1 回か 2～3 ヶ月に 1 回で利用するライトユーザーをどれだけ取り込めるかが大きな転換ではないかと思っている。自動車を使うときも公共交通の存在を知ってもらうという事に注力していただけたらありがたい。</p>
委員	会議で意見交換する際に、情報共有させていただきたい。
会長	阪急バスも、例えばジョルダンなどの乗り換え案内で検索できるのか。
委員	阪急バスのホームページで乗り換え案内を出しているし、阪急バスはグーグルマップでバスロケ情報・遅延状況も提供している。

発言者	発言内容等
会長	<p>おそらく通勤や定常利用以外の何かあったときに使いたいと思う人が一番困る。たとえば、最近、ジョルダンやヤフーであるとかは、鉄道についてホーム番号など、細かいところまで出ている。そういう意味では安心して使える。バスになるとそうはいかない。以前にも1度北伊丹方面への行き方を調べた際に阪急バスや、伊丹市営バスなどいろいろ出てきて、どれがどれかわからなくなってしまうという経験をした。もう少しわかりやすく自分の行きたい所、出発地と目的地を入力すれば、鉄道並みに細かく出てくるような仕組みを作ってほしい。すでにその仕組みがあれば、広報してらうなどしてほしい。今は阪急バスだけの自社の乗換え案内しかないのか。</p>
委員	<p>そのとおり。</p>
会長	<p>競合している他のバス停などは、出てこないのか。</p>
委員	<p>そのとおり。各社がそれぞれ費用をかけて提供しているので、それぞれのバス会社がどこまで費用をかけて宣伝・周知しようとしているかというところの問題である。</p>
会長	<p>例えば、西宮から帰る際に、阪急バスなのか阪神バスなのか、なにがあるのか分からない。「MaaS」など話題になっているのに、そもそもそこが出来てない状態だと思う。一括払いなどが進んできているが、何か情報ネットワークのようなベースの部分できていないと思う。ぜひその部分に注力いただくとありがたい。</p>
委員	<p>実はすでにある。このえきバスまっぷの取組みで、えきバスびじょんというアプリがある。えきバスまっぷの購入費用で運営しており、主要な駅だけの掲載となっている。えきバスびじょんで検索していただくと、川西能勢口駅がある。確認していただくと、次来るバスが一覧で順番に出てくる。このバスはどこに行くか、主要なバス停など、全てアクセスできるようになっているが、行政がPR下手で認知度が低い。JR伊丹駅でえきバスびじょんの社会実験モニターを行っており、非常に好評だとユーザーから意見をいただいている。そこは阪急バスや伊丹市営バスなどが走っている。知る人ぞ知るというアプリになっている。</p> <p>会議でも毎回、PR方法を話し合っているが、なかなか良い方法がない。ただ、えきバスまっぷは令和5年度からは、中学生に配り始めるように県立高校のオープンスクールで宣伝してもらったところと、学校の先生からは非常に良いという意見をもらい、数百部単位申込みがあった。</p>
会長	<p>ぜひ頑張ってください。 他に何かあるか。</p>
委員	<p>今の話を聞いて、そんなよいものがあるのかと私も初めて知った。私や友人もそうで</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>あるが、InstagramやXで情報を得ている若者は多いと思う。私自身も川西市の店を調べる際にインフルエンサーがアピールしているところに行くことが多いので、インフルエンサーの人をお願いしアピールしてもらうのも一つの手ではないか。</p> <p>弊社の新しいサービスを少しだけご紹介させていただきたい。</p> <p>本日から「マイ・テイキ」というサービスが開始。通勤通学定期券をネットで事前に予約しておく、緑の券売機を通じて受け取れるというサービスである。これぐらいの時期から4月の頭ぐらいにかけて、通勤通学定期券の購入で、緑の窓口で列が発生しているが、そういったものの解消効果もあるので、身近な学生の方などへ案内していただけると嬉しい。</p>
会長	<p>次に本会議の委員の任期について事務局から、報告がある。</p>
事務局	<p>本会議の委員について、報告がある。委員の皆様の任期については、本年3月末までとなっている。</p> <p>4月以降の委員就任については改めて依頼文を送付させていただくので、引き続きよろしく願います。なお、今期の任期満了を受け退任される委員を報告する。退任となるのは、副会長を務めていただいた松村委員及び市民代表の秋篠委員の2名となる。事務局からの報告は以上である。</p>
会長	<p>お二方にはいろいろご苦勞いただいた。最後に一言お願いしたいと思うがいかがか。最初に市民委員として、今まで参加してきた感想や今後に向けての話でも結構なので、何か一言いただきたい。</p>
委員	<p>私自身、川西で生まれ川西で育ってきた。川西市に住みたい、これからも住み続けたいという気持ちはずっと持っている。この会議に参加出来てすごくよかった。</p> <p>初めて会議に参加したきに、バスや電車など川西市になくてはならないものが、大変な状態であることを知ることが出来た。川西市に住んでいる人全員がこのことを知っているかと言われると、多分知らないのではないかと。今後、川西市で大きく取り上げるべき問題なのではないか。私ができることが少なかったと思うが、ありがとうございました。</p>
会長	<p>今後のご活躍を期待している。</p> <p>続いて、川西市の基本計画策定時から本日までお世話になった松村先生には、4月から、大学で少し重い役職を担われることになり、川西市まで来ていただくのも大変であるので、一旦ここで退任されるということになった。これまでのことも含めて、今後に向けて何か一言お願いしたい。</p>

発言者	発言内容等
副会長	<p>基本計画の時から、副会長・副委員長という形で関わらせていただいた。20年前ぐらいに、大和地域で初めて公共交通の支援させていただくような機会をいただいた。そのときは、私の研究者人生の中で初めてと言っていいぐらい、実践的な研究が出来たというのが、大和地域である。そういう意味では、今の研究者である私を作っていたのは川西だという風に認識している。</p> <p>大和地域への思いは深いが、前回の公共交通の基本計画のところでは、アクションプランとして大和が位置付けられていた。そのときの雰囲気としては、このアクションプランとして、大和地域を順調に推移させていき、色々な地域に横展開していくというようなイメージで見えていた。</p> <p>そういうようなことで、前回の基本計画というのがあったが、それが色々な事情があり、うまく回らなかったというようなところが非常に残念であり自分自身に不甲斐ないところがあったというふうに反省をしている。今回の公共交通計画が今後とも活用され続けて欲しい。</p> <p>先ほどの協議の資料2の部分であるが、結果としては利用者数も減るだろうというような予測の中で、減便しかないだろうというような選択であり、事前に住民、地域の方々に提示をされている事項であり、仕方がない部分である。</p> <p>ただ、これで終わりではないので利用者数が増えたときどうするのかとか、そういったところのオプションも、地域の方々とぜひ議論をしていただきたいのが1つのお願いである。</p> <p>それともう1つは、財源の話。赤字の路線に対して、補助すべきだということは簡単ではあるが、実際どうやってその財源を確保してくるのかっていうのは事務局に言っても無理な話である。市議会ですっかり議論をしていただきたいと感じる。公共交通の意味がどこにあるのかというのは、川西市のリテラシーから言えば、もっともっと市議会で議論されるべきと考えるが、本当に議論されているかというところは私個人的には非常に疑問を感じる。単に補助額がどうのこうのと、単に大和地域だけとか、そういうふうな議論ばかりに終始していて、川西市の公共交通全体として、どのような道をたどっていくのかということがあって、それが川西市にとってどんなに悪影響が出るのか、子育て世代の方々が本当に来てくれるような市になるのか。そういったことはもっともっと市議会で議論すべきであって、それを実現するための補助額として今は2,100万という話があるが、本当にやろうと思うとおそらく桁違いになっていく。議論した上で、じゃあここでどうすればいいのかっていうような施策を議論するのであれば、かなり生産的な会議になるのではと思うが、それが議論出来ていないという現状が非常に不甲斐ない。</p> <p>私が今は携わっているような地方は1日2便とか、そういうようなところが普通である。地域内の幹線といったって、1日8便ぐらいであり、それが地域内の幹線である。日本はどちらかというところのほうメインであり、川西市も何年後かにはそうなると可能性があると思う。そうならないためにはどうすべきなのかということが、おそらく今の川西市にとって一番議論をしなきゃいけないような時期なのではないか。ぜひ</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>川西市の庁内であったり、選挙のときであったりとか、公共交通というものが政策の論点になるような形で盛り上げていただいて、そしてこの場で生産的な議論ができるようになっていただきたいと思います。そうすることによって、おそらく日本のリーダーシップをとれるような市として、公共交通に関してグッドプラクティスと言われるような形で進んでいくように思う。今回のことは、減便という結果になってしまったが、もう一度、来年度に向けて、スタートしていくことができればいいのではないかと。退任するといっても、様々なことで協力できることがあれば、ぜひ来させていたきたいと思うので、今後とも引き続きよろしくお願ひしたい。</p> <p>今後、リモートで相談ができるのではないかと。</p> <p>以上で終わりであるが、何か最後に情報共有しておかないといけないとか、そういったことはあるか、なければこれで議事を終了させていただく。</p>
<p>事務局</p>	<p><u>4. 閉会</u></p> <p>今回の会議については、6月頃を予定している。詳細な日程は確定次第、皆様に連絡を差し上げる。それでは本日の会議はこれで終了させていただく。</p>