

# 記録簿

日 時	令和 8 年 2 月 23 日 (月・祝) 10:00~11:45	場 所	牧の台小学校 体育館
出席者	越田謙治郎市長 (事務局) 土木部交通政策課 ・五島部長 ・中澤副部長 ・大村課長		
件 名	大 和 タ ウ ン ミ ー テ ィ ン グ 【 テ ー マ 】 持 続 可 能 な 大 和 バ ス を 実 現 す る た め に 内 容		

## 【概要】

- 1.開会
- 2.今後の大和バスの運行について
  - (1)大和バスの運行経緯と市の考え方
  - (2)目標設定の考え方
  - (3)令和 11 年度以降のバス運行方針 (案) について
- 3.意見交換
- 4.閉会

## 【詳細】

1. 開会
2. 今後の大和バスの運行について
  - (1)大和バスの運行経緯と市の考え方

市長： まず大和バスの歴史について説明する。

昭和 58 年に市民病院が北部に移転した際に、病院へのアクセスの向上を目的にバス運行を開始した。当時から赤字路線であったため、収支を均衡に保つために平成 13 年から大和地区に延伸された。この路線は市が赤字補填を行い、阪急バスに運行いただく唯一の補助路線となっている。平成 20 年からは、地域で利用者増加に向けた様々な取組を実施いただいた。その中で、平成 31 年に阪急バスから市に対して、赤字額が大きい大和バスについて抜本的に見直してほしいと「補助路線再編に係る要望書」が提出された。

市としても赤字運行を継続するわけにはいかないとの思いがあり、オンデマンドバスの運行について考えた経緯もある。ただ地域の方と議論する中で、新しい取組を取り入れるよりも、今ある大和バスを守り、持続可能な運行の検討を開始した。令和 2 年のコロナ禍には地域の皆さんといろいろとお話をさせていただき、令和 4 年には減便や 160 円から 220 円への運賃値上げも実施した。さらに、持続可能な運行を目指してルートについても議論をした。

市の 1 番の目標は、補助金を削減したいということではなく、どうすればバス運行を持続可能なものにできるかということである。そのうえで、市の基本的な考え方を説明する。

まず 1 つ目は、「大和バスは大和の皆様の生活にとって重要なインフラの 1 つであり、市は継続的に支援を行う」ということ。これは市議会でも約束させていただいている。

2 つ目は、「住民生活」と「バス事業」と「市の財政」、それぞれの持続可能性を配慮したバス路線とする」ということ。

3 つ目は、「持続可能なバス路線にするために、住民、事業者、市はそれぞれ連携・協力をする。」ということ。

以上の3つが市の基本的な考え方である。

続いて持続可能なバス運行を実現するための取組について説明する。

まず1つ目に、市は令和8年度～10年度の運行のため、予算1,500万円の補助金を確保する。これは昨年12月議会で可決をしているため、これからの3年間は30便が維持される。

2つ目は、地域住民はバスのルートの検討や利用促進の取組など主体的に乗客数増の取組を行う。バスルートの検討や利用促進の取組については、利用者である皆さんと一緒に考えていく。

3つ目は、持続可能なバス運行のため、地域住民、交通事業者、学識経験者、市等で協議の場を設置する。正式な場として、地域公共交通会議の部会である牧の台地域協働交通検討部会連絡会を設置する。これには学識者にも入っていただき客観的な立場からご意見いただく。

令和7年度はワークショップを1回、連絡会を4回開催した。また、1年に1回の報告の場として、タウンミーティングを開催し、これは来年、再来年も開催予定である。

## (2)目標設定の考え方

目標設定について、バス運行にかかる年間の必要経費を算出し、持続可能な運行に必要な収入金額から、目標実利用者数を算出する。現在の30便を維持するためにかかる経費の合計は約4,000万円で、これに対して市は1,500万円の補助金を出している。30便を維持するためには、その差額分である2,500万円を利用者の料金で賄っていききたい。このような考え方から必要な目標実利用者数を算出した結果、115,000人となる。参考として、令和6年10月～令和7年9月の実績は、約12万人の利用があるため、このまま利用を継続いただきたい。今後も利用者増加のための努力を継続いただき、一緒に頑張っていきたい。

## (3)令和11年度以降のバス運行方針(案)について

令和8年度～令和10年度の3年間は現在の運行を継続するが、その先の運行について3年間運行継続してから見直しを始めた場合、地域の皆さんとの話し合いに数ヶ月かかる。さらに国土交通省への必要な手続き等も必要であるため、運行見直しに非常に時間がかかる。そのため、基本的に2年間の運行が重要になる。

バス運行方針決定のルールとして、2年連続目標達成した場合、現在のバス運行を維持する。一方で、2年連続目標未達成の場合、現在のバス運行を見直す。具体的には、令和8年度、9年度が目標達成の場合、令和11年度も運行が継続される。一方で令和8年度は目標達成し、令和9年度目標未達成の場合は、令和10年度の状況を見る。また、基本的に2年連続目標未達成の場合、3年目の運行を継続しながら、その間に次年度以降の運行について見直しを行う。仮に、令和8年度は目標達成し、令和9年度、令和10年度が目標未達成の場合、令和11年度に運行について検討を行い、令和12年度から見直した内容での運行となる。市としては、現在のレベルの補助はしっかりと守り、地域の皆さんを中心としたバス路線を維持するために力を尽くしていく。ただ、実際に利用が少ないバスに補助金は出せないため、皆さんと一緒にバスを守っていききたい。

目標達成・未達成の判断基準として、例えば、目標を達成したけれど人件費増加等で赤字額が増えた場合、原則として現在の便を維持する。目標未達成、かつ赤字額が増加した場合を目標未達成と定義する。

持続可能な大和バスを実現するためには、市民生活、阪急バスの経営、市の財政をそれぞれが持続可能なものとして成り立つことが重要である。そのためには、関係者である地域の皆様、阪急バス、市がそれぞれの役割を認識し、協働で取組む必要がある。地域の皆さんには、バスの維持に向けて、利用促進などに取組み、積極的にバスを利用していただきたい。阪急バスにも経営努力をしていただき、市としても地域の利用促進のための取組を支援させていただく。既にバス運行が継続されることを前提に、令和8年度予算ではバス1台分の購入費用を計上させていただいている。

地域の皆さんと阪急バス、市でバス運行について議論していきたい。

以上が今後の大和バスの運行についての説明である。

### 3.意見交換

地域： 市長は北部地域のまちづくり方針で清流台に年配の方が集まれる施設を作り、北部一体に考えるとされているが、現在、大和バスは大和団地線と平野山下線で完全に分断されている。このことについてどのように考えているのか。

また、大和バスについて、大和団地線は利用者が多いが、平野山下線の利用者が少ない場合、平野山下線分の負担が大きいのではないかと。

また、オンデマンドのバスは乗降場所を家の近くに設定できるため、そちらが良い方もいると思うが、どのようにお考えか。

市長： 畦野から山下に行く際は能勢電鉄があるため、バスのニーズがなく利用者数も少ない。

北部一体に考える事に関して、交通は別次元の話だと考えている。

また収支については、山下駅から平野駅間の便を減らしたとしても、運転士の配置の関係等から、赤字が解消されるわけではないと阪急バスから聞いている。また、山下駅から平野駅間で少しでも利用していただく方が、結果的に赤字幅の解消に繋がることも、実際に阪急バスに経費を算出いただき分かっている。現在平野山下線は1日7便走っているが、その運行をすることで赤字額を増加させる訳ではないことをご理解いただきたい。

最後に、大和団地の中でオンデマンド交通を活用することは、費用対効果の観点から最適ではなく、現在のバスに運行いただくことが最も合理的だと考えている。地域内交通を大切にしてお金をかけていくべきだ、と過去に地域の皆さんや市議会からもご意見いただいた。現在、基幹公共交通として能勢電鉄と阪急バスが運行しており、地域内を大和バスが運行している。ただ、それでは移動が不十分な場合、訪問型支えあい活動がある。この取組が色々な地域で広がると、地域内の主要な移動は能勢電鉄と阪急バスが担い、地域内は地域の皆様が担うという形ができる。オンデマンドは人を使うか、機械を使うかという違いのみと考えるため、現段階ではアナログを優先したい。

地域： 土曜日・日曜日・祝日は1日12本の運行だが、午前午後3時間3分の間バスが走っていない空白時間がある。出かける際など交通の足がなく不便。タクシーも撤退しており、多くの高齢者が免許を返納している。高齢者が元気で出かけられる環境があつてこそ、将来的に国の医療負担に貢献できると思う。バスの本数は増やさなくて良いので、1時間に1便はあるダイヤにしていきたい。またタクシーについて、畦野駅前にはバスロータリーがないため、タクシーが停車して待てない。バスロータリーがあれば電話で連絡しなくてもタクシーが待機できると聞いている。過疎地では自動運転バスが運行している。AIも進んでいるため、自動運転バスのモデル地区にするなど導入を考えていただけませんか。

市長： 現状の運行ダイヤにおいて、一部時間帯に空白があることは理解している。しかし、運行便数の変更を検討する際には、便間隔の過密化や過疎化、乗務員の休憩時間の確保といった課題が生じる。皆様のご希望に沿う形、かつ便数が増えない範囲で運行時間帯については全体的な議論を進めていく。仮に1時間に1本の運行にした場合、運行開始時刻や運行終了時刻が変動するなど、乗務員の配置との調整が必要である。

タクシーに関する課題については、様々なお声を伺っている。過去には、駅前ロータリーの構造を抜本的に見直すような、解決策のアイデアが出されたこともある。一方で、タクシー事業者には事業経営の厳しさやドライバー不足等の状況があると認識している。現在、山下駅周辺においては日の丸タクシー様に連絡すると、5分から10分程度で来ていただけると確認している。バスロータリーにおけるバスの長時間待機については、道路交通法上の制約がある。例えば、歩道部分を活用して待機所を設けるといった検討は可能だとは思いますが、他にも日の丸タクシーの呼び方を利用者にとって分かりやすい情報提供方法を考える等、工夫していきたい。

自動運転については、本来であれば大和団地のようなエリアは導入に適していると考えており、阪急バスともよく議論させていただいている。技術的には、比較的単純な何もない所での走行は既に可能となっている。最も難しい課題は、住民生活との共存である。複雑な交通状況における状況判断や臨機応変な対応がまだ難しい。将来的には、こうした課題も克服され、自

動運転の導入が進んでいくものと考えている。実証実験や他市町での導入事例も常に注視していきたい。大和団地への具体的な導入時期は未定だが、将来的には自動運転が実現する社会を目指し、努力していく。

地域： 物価が高騰している中で、なぜ補助金 1,500 万円なのか。タクシーについて、前まで家から駅まで行くのに 670 円だったが、今は迎車料金が必要で 1,200 円かかる。しかも、利用するたびに料金が変わる。その点について運輸局に聞きたいから市役所に電話をしたが、「知らない。」と対応されて電話を切られた。また駅から歩くには距離が遠いため、夏の暑い時期は困る。駅の形も使いにくいから考えていただきたい。もともと市の計画ではタクシーロータリーを設置する予定だったが、当時のタクシー事業者が反対したため、現在の形になったと聞いた。

市長： 1,500 万円の補助金については、スタートラインを変えないというイメージで考えている。本来バス事業の収支は、物価高騰による費用が増加した部分は、運賃へ反映させるのが標準的な形であると認識している。しかし、想定した段階から物価が上昇し、仮に利用者が 12 万・13 万人に達したが、人件費が大幅に上昇した場合、1,800 万円の赤字が生じたとする。その場合、増加した 300 万円の赤字は、市が補填する。1,500 万円を変えないという事ではなく、スタートラインは変えずに運行中は柔軟に対応していきたい。

タクシー運賃の問い合わせについては、当方でも正確な情報が把握できていないため、確認を行う必要がある。もしかすると問い合わせ先が適切でなかった可能性もある。いずれにしても、市の対応については私の責任であるため、積極的に情報収集を行い対応するよう徹底させる。

タクシーのロータリーについては、再開発の予定もないため、ソフト面での対応策を検討する必要がある。例えば、ロータリーの構造を一部変更し、タクシーが入りやすいように改修することも考えられるが、歩道を狭める必要が生じた場合、かえって駅利用者の利便性を損なう可能性も懸念される。「永和タクシーが廃業し、タクシーが呼べない」という課題についても、どのように対応するか検討していく。当時のロータリーについて詳しい状況は把握できていないが、道路上にタクシー乗り場を設置することは非常にハードルが高い。バスだけでなくタクシーのあり方が課題であることを認識させていただいたため、今後、何ができるか検討していきたい。

地域： 朝と昼に通勤でバスを利用しているが、この先乗客を増やすことは困難だと思う。朝は大和から出ていくバスが混雑しており、時間通りに運行していない状況である。これには東畦野交差点の信号の問題も原因の一つであると思う。特に金曜日や雨の日などには、信号を 2、3 回停車しないと駅に到着しない。これは、電車に乗り遅れる、仕事に間に合わない、日生エクスプレスに乗れないといった事態を招いており、ママタク（母親が駅まで送迎している）が多い。また、通勤通学における運賃は、子どもにとっては往復 500 円と決して安くなく、家計に大きな影響を与えていると思う。増便、減便、値上げでの対応はもう限界が来ていると思う。そのため、今後 2 年間のことでなく 10 年後の長期的な将来を見据え、交通手段全体を検討すべきだと思う。

また、タウンミーティング参加者は高齢層が中心であり、通勤通学でバスを利用する子育て世代の若い方たちは問題の深刻さについて考えていないと思う。

市長： 全ての公共交通機関は私たちが乗らないと守れない。この点は確実に変わらない。特に、大和地域で運行しているバスは、大和から出ていく車の利用者層をターゲットとしている。これらの車利用者に対し、バスの利用を促す必要がある。車を利用する方が経済的であると考えられるかもしれないが、大和で住み続けるにはバスが必要となる時期が来るため、今から皆でバスを守っていく必要がある。バスの問題は和地域だけのものではなく、あらゆる地域の共通課題として公共交通を守らなければならない。地域住民がバスを必要として利用者増加のための取組を行うことを前提とし、その上で市は将来を見据えた取組を進めていることにご理解いただきたい。

また、参加者については昨年、タウンミーティングに若い方が参加しており、後日メールを

いただいた。家に帰った後、「バスに乗らないといけないよね」という話をご夫婦でされたとの事だった。本日の参加者は、子育てを終えられた方が多いかもしれないが、子育ての話も地域全体で考えていただきたいと思う。また、高齢者の問題も同様にいずれ誰もが当事者となり得るため、地域全体で考えていただきたい。ただ、本日の大和バスタウンミーティングに限らず、タウンミーティングへの参加者は限定的であることは認識している。我々も案内チラシを全戸配布したが、若い世代の参加は少ない現状がある。しかし、意見交換の場はタウンミーティングに限らず、SNSなども活用しながら意見交換させていただく。一方で、現在車を運転できるから車を利用している人も、バスがなくなれば20年後、30年後に困るのは若い世代の方々である事を伝えていけるようにしていきたい。来年のタウンミーティングの際には若い世代の方を誘っていただき、共に議論していけるよう皆様にはご協力をお願いしたい。

地域： 私は40代で今回の参加動機は、通勤時のバスが減り、自身の生活に影響を与えたこと。また、土日によくの高齢の方がバスを待たれている姿を目の当たりにしたこと。補助金1,500万円について、阪急バスの人件費は増えたが一方でエネルギーコストは減少するなど、費用についての透明さが拭えない、ただこの点はここで議論することでもないと思っている。私自身が大和に住み続けたいと思っているが、3年間のバス運行継続後に、AIなどを活用した取組も可能だと思う。その3年間について、バス運行は維持しながら有償運送での対応を考えられているように感じたが、有償運送をどのように導入するのか等について、3年間の中で考えられているのか伺いたい。バス利用に関わらず、交通の便を良くすることが1つの目的であると考えられるため、その点お答えいただきたい。

市長： 収支の不透明さについて回答する。人件費に関しては、個人の給料に差があり、一人ひとりの給与を明確に開示することは現実的に困難であるため、一般的な阪急バス運転士の給与がもとになっている。車両に関して、車両費用は赤字には含まれない。通常は車両費用も含めて赤字・黒字の判断をするが、それでは採算が合わないため、車両購入費は経費に関係がない。

地域： 阪急バス＝現在走行している車両ということか。運転士も阪急バスに依頼しているのか。車両や運転士を見直して価格を抑えることはできないのか。

市長： 阪急バスが運行しており、運転士も阪急バスに依頼している。

運転士を見直して人件費を削減することについては、大型二種免許保有者は取り合いが起きているのが現状。現在非常に不足している。他に安価な事業者が見つかることも可能性が低いと思う。また、阪急バスは経営が厳しいコロナ禍においては、全体的な利益が下がっていることを受け、ボーナスの相当な部分の削減など、努力を行っていただいている。

有償運送に関する質問について、訪問型支えあい事業は、元々福祉のスキームを活用して運営されている。これは、大和チケットのようなイメージであり、市民の方からお金を受け取り、それを有償ボランティアの方に渡すという形である。市はこのスキームを支援している。具体例にグリーンハイツでは、車両を1台購入いただいた。運行については、阪急バスとの競合を避けるため、同じ路線を走らないように地域内から西友間を走行されており、運賃は実費の範囲内で設定されている。また、東谷地域でも公民館辺りを中心に、黒川や笹部まで走行されている。一方で、明峰地区では地域内の個人宅までの送迎を有償ボランティアで行う取り組みも実施されている。

したがって、バスのような定期便にする方法もあれば、個別に支援する方法もある。これらはいずれの方法でも地域の皆さんと市が協議して決定していき、費用についても市が負担している。この財源は介護保険を使っている。あらゆる事業の中で財源上最も有利なものであるため、1つの地域だけでなく、市内十数の地域で広げていけると思い、現在積極的に推している。ただこの事業では、例として大和団地から能勢口まで送迎するのは禁止している。あくまで小学校区や中学校区ぐらいを1つのターゲットにして、バス路線と被らない時間に走行いただくことになる。また、バスがない空白時間を埋めていただくことも可能であるため、ぜひ地域を挙げてご協力いただきたい。

地域： 説明いただいた事業は、既に地域で実走されているのか。また訪問型支え合い事業のことを地域の皆さんは知っているのか。

市長： グリーンハイツ地域と東谷地域では既に運行されており、明峰地域では個別の送迎が行われている。この事業に関しては広報誌等でも紹介しており、地域内の地区福祉委員会や自治会、コミュニティの役員にはかなり浸透している状況である。しかし、実際にこの取組を実行する場合、様々な課題が存在する。例えば、運転に伴う事故のリスク、有償ボランティアとしての担い手を確保できるのか等、実務的な問題である。各地域においても、この取組については認識しつつも、実現できるのかという点で課題を抱えており、現在、交通担当や福祉担当が各地域と協議を進めているのが現状である。

地域： 未来のある取組だと感じる。地域にとって最適なタイミングを見て、この取組を実行していただきたい。

市長： バスの運行のみを議論する段階ではないと認識している。地域協働交通検討部会では、各地域の移動課題について検討すべきである。移動課題は地域ごとに異なり、道幅が狭くバス運行が困難な地域もあれば、大和団地のように既存の交通があるものの、減便や高齢化が進み移動課題を抱える地域もある。そのため、まず地域から一緒に協議することに対して手を挙げていただきたい。その中でバス運行について、またバス以外の代替手段についても議論を進めていきたいと考えている。これは、地域のコミュニティや福祉委員会の役員のみが手を挙げられる訳ではなく、例えば地域内に NPO 等を設立し、それが地域内で合意された団体であれば、市としても支援していく。移動問題の解決のために皆で協力して進めていきたい。

地域： 猪名川町でピンク色のバスが運行しているが、あれはどのようなバスで、運営費はどうなっているのか。大和地域でも猪名川町のようなバスを用いた場合どうなるか。

また、大和バスの全体的な経費を落としてその分便数を増やすことはできないのか。

駅前からバスに乗るが、ルートがいくつかある。家から一番近いバス停は 200m くらいだが、遠いバス停は 800m くらいあって不便。

また、大きなバスを使うのではなく、小さなバスを使うなど便利なバスにしてほしい。小さなバスであれば二種免許も必要ないと思う。経費を落とし、その分便数を増やし運賃を安くするなど、もう少し考えていただきたい。

市長： 大和バスと同じようなスキームで、猪名川町が阪急バスに委託して運行している。運営費は大和バスよりも高いと思う。なぜかというと、猪名川町の地理的特徴として南北に非常に長い。特に北部は高齢化が進むなど、阪急バスの採算が取れない地域を、町が委託して運行している。現在の赤字は、バス車両代等の影響は受けず、日常的な運行経費が関係している。バスを運行するため年間で約 4,000 万円かかる。補助金約 1,500 万円を出しているので、差額の約 2,500 万円は年間約 11 万 5000 人～12 万人の方に利用いただけたら収支均衡になる計算。

大和バスの経費を落とすことに関しては、過去に阪急バスとシミュレーションをした。また、運賃を安くしても、その分以上の乗客増が見込めなければ、単なる収入減となる。便数を増やせば収入も増えるが、支出も増大する。現時点では、仮に増便して 38 便を維持した場合、赤字はさらに拡大すると阪急バスのシミュレーションで分かっている。バス車両については、利用者から料金をいただく場合は必ず二種免許を持っていないといけない。

また、小型のワンボックス車両では朝晩のラッシュ時には乗り切れなくなる可能性が高い。そのため、主要路線としては、一定程度の大きさのバスが必要であり、乗れない事態は避けるべきである。ゴルフ場の送迎車のような小型車両については、公共交通以外の地域内での取り組みとして検討可能である。現在バスが運行していないところについてどうするかは、地域で検討いただければと思う。

路線の利便性向上やルート設定については、市が単独で決定するものではない。阪急バスと住民、市が連携し、最適なルートを模索していく必要がある。特定の個人にとって便利になる

ルート変更は、一方で他の利用者に不便を強いる可能性があるため、全員が満足するルート設定は難しい。過去の経験からも、バス停の設置場所についても、皆さんの協力が不可欠である。これらの事項については、今後も継続的に協議を進める。

地域： 川西市を住みよいまちにしたいと言われているが、具体的にどんなことを考えているのか。また、その判断基準としてどんなデータを見ているのか。

市長： 川西市のまちづくりは、まず子どもが幸せから始めることを1つの大きな基本姿勢として記載した。これは子ども単独の幸福に留まらず、子どもが増え、その笑顔が地域に循環することで、保護者や地域住民全体の幸福に繋がるものとする。人口増加はまちづくりの目的ではなく、その結果として捉えている。現状として、川西市では30代の子育て世代の転入者が転出者を上回る。特に大和地域では小学校1年生が増加しており、これは子育て世代に選ばれている地域であることの証であると認識している。これがまちづくりの1つの重要な使命である。

次に、この方針に対し、高齢者世代からは「自分たちはどうでもいいのか」という意見も聞かれる。従来の高齢者福祉は交通費助成のような金銭的支援が主流であったが、これからの福祉は、金銭では解決できない問題への支援を重視する。「皆が皆を支える仕組み」を行政が応援し、それが暮らしやすさや住みよさに繋がると考えている。地域の福祉活動を支えることは重要であり、金銭的支援だけでは解決できない問題も多い。地域での福祉活動を促すことで、暮らしやすさや人々の繋がりが生まれる。具体的な成果目標の設定は難しいが、市民実感調査を通じて「川西市が住みやすい」と感じる住民を増やすことを目指す。物価高騰対策としてお米券のような一時的な金銭支援だけでは根本的な解決にはならない。家族が介護保険を使わずに済むような健康な生活や、病院に過度に依存しない仕組みを支援することが重要である。地域活動を活発化させ、住民が元気になり、結果的に介護保険の利用率が低下するようなまちづくりを目指す。要介護認定の人が減る事が1つの指標にもなると思う。特定の業界への依存を減らすことも施策の一つと考える。また、大和団地での取り組みのように、まちの賑わいを創出し、地域住民による活動を支援することも重要である。地域ごとに異なる課題も存在し、例えば病院の川西能勢口駅前への移転後、北部地域が切り捨てられたとの声もあった。このため、令和4年度から5年間で「北部地域のまちづくり方針」を策定し、既存の公共施設をリニューアルしながら地域の暮らしやすさを維持・向上させていく方針である。これらの説明がまちづくりへの思いである。

地域： もし大和のバス路線が廃止となった場合、住みよいまちでは無くなるという考えでよいか。今の大和バスの現状を知るために実際にもっと乗って見ていただきたい。交通は便利だから利用する。不便なバスには誰も乗らない。

市長： 大和バスには実際に乗った事がある。基本的に物事を見直す際はその場に行って判断している。

大和バスを廃止するつもりはなく、30便を維持するために115,000人に利用いただく必要があると説明させていただいた。不便なバスには誰も乗らないと言われたが、乗るから必要であり、必要だから乗る。実際に私も乗ったことがあるが、どうすれば利用いただけるのか、学校や自治会イベントと連携して取組ができないか等考える事はできると思う。私は大和のために皆さんと一緒にバスを守ろうと思っていることをご理解いただきたい。

以上