

## 会 議 録

会 議 名 (付属機関等名)		令和3年度 第3回 川西市地域公共交通会議	
事務局 (担当課)		土木部交通政策課	
開 催 日 時		令和4年3月22日 (火) 10:00~12:00	
開 催 場 所		川西市役所 7階 大会議室	
出 席 者	委 員	日野 泰雄、松村 暢彦(web参加)、阿部 保博(web参加)、奥野 雅弘、東山 仁、田中 祥敬(代理出席)、水田 節男(web参加)、高田 憲二、杉本 勝広、佐藤 健二、竹内 権太郎(代理出席)、藤田 幸治(代理出席)、石田 有司、五島 孝裕	
	そ の 他 (オブザーバー)	南野 繁夫、高垣 久夫、熊手 輝秀、奥藤 秀樹(web参加)	
	事 務 局	【土木部】 阪上副部長、小西課長、山元課長補佐、後藤主査、重村主任、小松原主任	
傍聴の可否		可	傍聴者数
傍聴不可・一部不可の場合は、その理由			
会 議 次 第		1. 開会 2. 報告 (1) 交通事業者における現状と今後の取組予定について 3. 協議 (1) (仮称)川西市公共交通計画に係るニーズ調査について (2) 補助路線の現状と補助路線の持続可能なバス運行の検討について 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>「令和3年度第3回川西市地域公共交通会議」を開催する。</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、公開で行う。本日は、Web会議システムを活用し、開催している。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、各委員の発言において名前を伏せることとする。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会議システムを用いた参加者には、「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、確認がとれていることを報告する。</p> <p>本日の出席委員数は、委員総数18名に対し14名が出席しており、川西市地域公共交通会議規則第5条2項の規定により、本日の会議は成立していることを報告する。</p> <p>・資料確認</p>
事務局	<p>それでは開催にあたり、日野会長よりご挨拶をお願い申し上げます。</p>
会長	<p>おはようございます。お彼岸を過ぎたが、冷たい雨の中ご出席いただきありがとうございます。まん延防止措置が解除されたが、大都市だと10人に1人くらいの感染者になっている。加えて何よりもロシアがウクライナに侵攻するという信じがたい状況となっており、この先私たちの生活に影響することは間違いない。特に公共交通に関しては、非常に厳しい状況が続く。暗い話ばかりだが、そういう状況なのでこの会議ではできるだけ市民の皆さんに使い勝手の良い公共交通サービスが維持できるよう、一致団結して協力していただく必要がある。そのために何より、それぞれの立場で忌憚のないご意見をいただいたうえで、必ず同じ方向を向いて進めていけるようにご協力をお願いしたい。本日もその主旨をご理解いただいたうえで、出来るだけ多くの発言をいただきたい。</p> <p>それでは次第に従い進めたい。「交通事業者における現状と今後の取組予定について」について、JR西日本、能勢電鉄、阪急バスの3社から報告事項を準備いただいている。3社からお話いただいた後で、まとめて質問等をお願いすることにした。</p>
委員	<p><u>2. 報告</u></p> <p>先ほど、会長から暗い話ばかりとあり申し上げにくいですが、弊社の現状を申し上げます。コロナ禍ということで、弊社の経営状況も極めて厳しい状況である。マスコミ等から</p>

発言者	発言内容等
	<p>も報道されている通り、今年度 1,000 億程度の赤字が見込まれているほか、これまで多額の借入金をし、増資もしてきたが、コロナも落ち着かず、加えてお客様も戻ってきていないというところで台所事情は厳しい状況である。</p> <p>一時帰休を導入したり、コロナ対策で会社としても分散勤務をしたりして、感染防止を進めているが見通しがたたないというのが正直なところである。直近では、3連休であることを差し引いてもお客様の動きも活発になってきている印象も受ける。今後 Go to 事業もコロナの落ち着き状況を見ながら導入されていくものと考えており、弊社としてもうまくその流れに乗らせていただいて、会社の厳しい状況を元に戻し、先の話になるがうめきた新駅や万博に向けて、公共交通をきちんと維持してため、一定収益を上げながら、加えて安全投資も進めていきたい。引き続き頑張っていきたい。</p>
会長	<p>それでは次に能勢電鉄に願います。</p>
委員	<p>弊社からは前回出した資料を最新の資料に改めている。</p> <p>資料 1-1 は乗降人員の推移、左の上 1995 年（平成 7 年）は、弊社の駅別乗降人員の推移のピークである。右下の令和 2 年、令和 3 年に直近の数字を入れている。令和 3 年はピーク時に比べると全体の半分程度の利用人員になっている。その中でも、絹延橋駅に関しては、キセラ川西の影響もあり、他の駅に比べると減少傾向が緩やかである。</p> <p>2 枚目は、平成 30 年度から令和 3 年度までの月別利用者数比較の数字である。</p> <p>一番下の令和 3 年度の利用者数は記載の通りであるが、その下に対前年比、対前々年比を示している。令和 2 年度の比較でみると、4 月 5 月はかなり増えたが、緊急事態宣言で 6 月以降は対前年並み。対前々年比はコロナ前の数字との比較になるが、概ね 80% 前後の数字であり、コロナ前の数字には戻ってきていない状況である。今後の予想としては、通勤旅客・定期旅客の回復が見込まれていない。テレワークや通信の影響が出てくるのではないかと。今後もその影響があり、ダイヤ等の見直しや変更もしていかなければならない状況にあると考えている。</p>
会長	<p>最後に、阪急バスに願います。</p>
委員	<p>資料 1-2 が全国の乗合バスの状況であり、1 枚目は全国バス事業の数値を示している。左上のグラフは輸送人員と人口の推移で、最近 50 年間でバスの輸送人員は、概ね 60% 減っていることを黄色の枠囲みで示している。右上のコロナ前の収支状況でも、全国のバス事業者で 7 割が赤字事業となっている。グラフ下をみると、最近他の業界でも労働者不足があり、運転士の不足問題が深刻化していることがわかる。右下のグラフには、ここ 20 年で 30% バスの運転に必要な大型 2 種免許の雇用者数が減っていることが示されている。</p> <p>2 枚目が阪急バスの状況で、左上のグラフは輸送人員と実車走行距離の推移であり、先ほどピーク時より 6 割ほどお客様が減っていると話したが、阪急バスは比較的都市</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>部を運行しているので、お客様の減りはピーク時から比べ 30%ほどの減少である。しかし、一方で実車走行キロは、40%増加してきた状況にある。この状況は、魅力ある街づくりに供するために、社内経費を削減し、路線を拡張してきたことを反映している。右上の表では収支構造を示しており、左は支出を示している。支出 100 に対して右の収入は 100.73 で、コロナ前の状況においても、バス事業としては1%の利益もないような状況であった。バス事業は、赤字部分を黒字路線で補う、内部補助の形で路線網を構築している状況である。これまでの取り組みとしては、経費の削減として、人件費、その他諸々の整備に関する費用を削減しているが、運賃については、消費税改定を除いて、平成9年から値上げを行わず抑制している状況である。</p> <p>続いて、現状の課題では、利用者の減少と内部補助の限界を迎えてきている。一番右の今後の方向性としては、限られた運転士をどの路線に充足させるかで、適正な事業運営、資源の選択と集中をしていかないといけない。加えて経費の削減は一定やりきっているので、今後は収支バランスを整え、収入の上げをやっていきたいと考えている。</p> <p>続いて、自治体と連携した利用促進というところで、これまで以上に一緒になってお客様に乗っていただくような仕組みづくりをしていきたい。将来、公共交通を残していくためには、バス事業者として、健全な体力づくりが必要と思っている。</p> <p>3枚目では、川西市のエリアにおける収支状況と輸送人員の推移を表している。一番上、水色折線グラフは輸送人員であり、ほぼ横ばいに推移している状況。一方、収支率、収入、例えば、経費 100 円に対して収入が 70 円であれば、収支率 70%という見方をするが、赤の折線グラフを見て頂くと 100%の到達はほぼない。コロナ前の 2019 年度でも 90%を割り込む状況であった。</p> <p>4枚目は、コロナにおける収入の状況を表している。コロナ前を 100%としてみただき、コロナの影響を大きく受けたのが、一番左 2020 年 4 月となる。58%でコロナ影響を受ける前から比べると 42%減っている状況からスタートし、対前年と比べてへこんでる状況にある。感染者数の増減によって、お客様のご利用が戻ってきたり、また敬遠されていたりというところはあるが、概ねマイナス 20~30%で推移している状況である。以上がコロナ禍の状況である。</p> <p>最後に 5 枚目となる。昨年 10 月、川西能勢口駅のダイヤの見直しを行い、川西池田駅の南西部においてダイヤ改正を計画している。こちらについては、お客様にご案内できる状況になればHP等でご案内していく。</p> <p>これまでの事業者報告について、質問、ご意見はあるか。前回もお話したがヨーロッパと違って我が国では独立採算性の制度がとられている。ヨーロッパでは概ね2分の1の公的補助があり、サービス改善もなされるが、独立採算の中でコロナによりさらに大きな影響を受けている。ここ 2~3 年は世界情勢もふまえるとエネルギーの高騰などの可能性があり、さらに収支状況が悪くなる可能性がある。経費節減、あるいは運賃値上げ、あるいはサービス縮減する、という3つの方法をとるしかなく、公共交通を維持しないと国民の生活水準が下がってしまう。そうならないよう公的に補助していく、</p>

発言者	発言内容等
	<p>もしくは公共交通を使うようなライフスタイルを構築するしかない。また看護や介護などのエッセンシャルワーカーの待遇改善が散々言われている。労働力の集まらない要因は賃金の低さであり、運転手も待遇が良くない。平均給与が2割くらい低いということが NHK の特集でも報告されていた。待遇改善していかないと運転手の確保が出来ない。本来はたくさんのお客の命を守るということで、低賃金であれば危険性の議論も出てくる。多様な問題を抱えているのが我が国の公共交通であり、様々な面からご意見いただきたい。会議は今後も続くので、その都度色々なご意見をいただきたい。</p> <p>市の方で何かご意見があればお願いします。</p>
委員	<p>コロナ禍の厳しい経営状況をお話いただいたところだが、昨年川西市では、密を避けた運行に対する奨励として、阪急バスの市内全線合計で約 2,000 万円を補助しており、タクシー事業者にも感染対策という形で補助を出させていただいた。今後、コロナがどのようになっていくかは不透明だが、来年度以降も事業者を中心に対話を重ね、市として支援できることを検討していく。</p>
会長	<p>今月の広報誌に、歳入・歳出のデータも出ていたが、歳出を抑えていかないと仕方がない。私は経済が専門ではないが、内部留保があり借金があっても支えられるとのことだが、円が安くなっている。国内企業が海外で工場を持ち、海外資産を持つようになり円が従来ほど有事の時に安全ではなくなっているということが解説でも言われている。そうなるとなかなか財政的にも厳しく、人口減で税収も増えない。コロナが回復して世界情勢が安定することを願いながら、改善を進めていきたい。</p> <p>それでは次に協議として、「3. 協議 (1) (仮称) 川西市公共交通計画に係るニーズ調査について」、事務局から説明をお願いします。</p> <p><u>3. 協議</u> <u>(1) (仮称) 川西市公共交通計画に係るニーズ調査について</u></p>
事務局	<p>前回の会議では、(仮称) 川西市公共交通計画の策定にあたり、移動の現状や課題を把握のうえ、必要な施策を検討するための3種類のニーズ調査について、ご意見をいただきました。本日の会議では、ニーズ調査の実施方法や具体的な調査内容の最終案についてご協議いただきたい。</p> <p>それでは、(1) (仮称) 川西市公共交通計画に係るニーズ調査について、【資料2】に基づいて説明する。</p> <p>まず、「1. 前回の川西市地域公共交通会議でのご意見と回答」について、代表的なものを一部抜粋してご説明する。</p> <p>市民交通行動アンケート調査では、将来の利用方針に関するご意見をいただき、公共</p>

発言者	発言内容等
	<p>交通の利用についての考え方に関する設問と、市内の主な移動を担っている能勢電鉄と阪急バスにおける将来の運行方針に関する設問を追加している。この内容については、後ほどの資料でご説明する。</p> <p>次に、交通不便地の移動課題調査では、高齢者や障がい者など移動に課題のある方や福祉の現状に詳しい方への調査についてご意見をいただき、福祉分野では第5期川西市地域福祉計画や川西市障がい者プラン 2023 で把握されているため、実施予定はないが、これらの計画も本計画と同様に改定作業が行われ、令和6年度からの運用となる予定であることから、連携を図ってまいりたいと考えている。</p> <p>次に、その他、交通不便地の対応策として、定時定路線の交通がない地域や、交通があっても利用するのに不便な地域へのサポートをどうするのか、まずはニーズ調査で移動課題を把握し、対応策はこの会議の場で協議していきたいと考えている。対応策の案としては、まずは既存交通の活用を検討し、次に新たな交通サービスを導入する場合は、地域が主体となって運行する移動手段も検討に含めたいと考えている。</p> <p>最後に、計画策定途中における交通事業者の施策に関するご意見をいただき、道路運送法に基づく協議が必要な案件については、この会議の場で協議を行い、交通事業者の予定している施策については、可能な限り情報提供をいただきたいと考えている。</p> <p>続いて、次の2ページで、「2. 調査概要」について説明する。</p> <p>「1 市民交通行動アンケート調査」、「2 公共交通事業者ヒアリング調査」については、前回会議から変更はない。市民交通行動アンケート調査については、調査票が4月下旬頃にお手元へ届くように発送し、5月中旬頃を返送期限として実施する予定としている。</p> <p>「3 交通空白地アンケート調査」については、前回、「交通不便地の移動課題調査」として、内容は検討中としていた。交通空白地とは、定時定路線の公共交通、いわゆる鉄道やバスが運行していない地域と定義付けを行い、狙いは交通空白地における移動課題の把握や、地域主体の移動手段導入の可能性を検討することとしている。本調査は、交通空白地を有する代表自治会14団体へのアンケートとし、回答は代表自治会の会長もしくは役員等で交通空白地に在住の方に記載していただくことを考えている。</p> <p>続いて資料下側、「3. 市民交通行動アンケート調査」の詳細について、ご説明する。調査地区は前回会議から変更はなく、上位計画と同様に市内全域14地区のコミュニティ単位で区分して実施する。各コミュニティにおける住所地は左下の表のとおりで、各コミュニティの位置関係は右下の図のとおり。</p> <p>続いて、次の3ページが市民交通行動アンケート調査の地区別配布部数について示したものである。</p> <p>こちらも前回会議から変更はなく、配布部数の3,000部を14地区の調査対象者数で按分する。調査項目と活用イメージは表のとおりで、依頼文と調査票を次ページ以降に添付しているので、こちらも合わせて見ていただきたい。</p> <p>まず、日常的な移動状況や課題を把握し、移動環境を評価するため、よく行く外出先に絞り、平日・土休日の行き先や目的、頻度、主な移動手段、公共交通を利用した寄り</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>道の有無、外出時の移動手段に対する困りごととその際の対応、移動手段への不安などについてお聞きする。次に、交通手段別の利用実態や課題を把握するため、JR、阪急電鉄、能勢電鉄、タクシー別に、利用頻度、利用目的、市内の主な乗車駅、駅までの移動手段、満足度についてお聞きし、特に路線バスについては、利用者数の増加につなげるため、利用しにくいと思う点についても質問したい。また、計画の方針設定や施策検討への活用、利用促進に係るポジティブな意見収集を行うため、公共交通の利用についての考え方や、市内の主な移動を担っている能勢電鉄・阪急バスにおける将来の運行方針の意向、利用者増のための取組、鉄道やバスが運行していない地域で求められる取組についても確認したい。最後に、公共交通へのご意見や個人属性、移動環境についてお聞きしたいと考えている。</p> <p>続いて、「4. 公共交通事業者ヒアリング調査」の詳細について説明する。</p> <p>本調査の内容は前回会議から変更はなく、資料に記載のとおりで、公共交通事業者の委員としてご参加いただいている各社においては、本調査にご協力のほどよろしくお願ひする。</p> <p>続いて、「5. 交通空白地アンケート調査」の詳細について、説明する。</p> <p>調査対象は交通空白地を有する代表自治会 14 団体とし、回答は代表自治会の会長、もしくは役員等で交通空白地に在住の方に記載していただくことを考えている。</p> <p>交通空白地の一覧については前回会議のとおりで、調査対象としている自治会は表の右側のとおりであり、各自治会が隣接しているなど地域の状況が似ている自治会はコミュニティ単位で統合を行っている。</p> <p>調査項目と活用イメージは表のとおりで、依頼文を含む調査票を次ページ以降に添付しているので、そちらも併せて見ていただきたい。</p> <p>日常的な移動状況や課題を把握するため、交通空白地とそれ以外における鉄道や路線バスの状況や課題、タクシーの利用状況について、および、施策を検討するために交通空白地における移動サービスの必要性や移動に必要なサービス等について、ご意見をお聞きしたいと考えている。</p> <p>以上が事務局からの説明となる。ご協議のほどよろしくお願ひする。</p> <p>主旨については説明いただいた通りだが、どのような具体の調査票で調査をするかが重要であり、アンケート票の中身についてご意見いただきたい。今の説明と事前に見ていただいた中で気になった点や、質問したい点があればよろしくお願ひする。</p> <p>私の方からお願ひしたものとしては、公共交通に関して調査をする際によく入れる設問だが、公共交通はあつて当たり前だと思われている。そのため、普段車を使つていても気にならないが、利用者が減つて路線の維持が難しくなっているということを理解していただいているかどうか。今公共交通を使わないと維持できない、その中でどこ</p>

発言者	発言内容等
	<p>まで協力いただけるか。車で通勤しているが半分はバスを使ってくれるか、などが大事な設問だと思う。尋ねてそうだと答えても、実際に使われないことも多いが、地域からそうした声を表明していただく必要があることから、そうした項目を追加していただいた。これを踏まえて、どのように進めていくかを考えるために大切な情報となるので、よくご確認いただきたい。</p> <p>この場ですぐにご意見いただくのは難しいかもしれないので、この後、ぎりぎりまで皆様からご意見をいただきたい。いつまでにどのようにご意見いただければよいか、事務局より、説明いただきたい。</p>
事務局	<p>本日の会議中にご発言いただけなかった内容やご意見があれば、様式は問わないので、「3月28日(月)」までに事務局へメールまたはファックスで送信をお願いします。</p>
会長	<p>重要な情報となりえるようにどのように調査すればよいか。地域での協力体制をとっていただく必要もあり、こういう調査があるので協力してほしいということもぜひお願いしたい。それでは来週月曜日までに、ご意見があれば事務局にお寄せいただきたい。</p>
副会長	<p>自治会のアンケート調査についてコメントさせていただく。3番目のところで、空白地への移動支援の必要性について聞く項目がある。①のところで必要性を尋ねている。これはもちろん必要か必要でないかの意見を聞くことも重要だが、必要だとなった場合に誰が担っていくかという観点もある。その際に、自治会でそうしたサービスを担うことが出来るのか、そのために必要な支援について、例えば専門家の派遣やコンサルタントの派遣、狭い地域を対象にしたアンケートや需要の話、事業者を誰に担ってもらかということを進めるためには、専門家の派遣が必要になる。その支援についての項目も作った方が良くはないか。①と②の間に、必要だという自治会については、そのサービスを一緒に担っていくことが出来るか、そのためにどのような支援が必要か、ということを探る設問があってもよいかと思う。</p> <p>もう1つは、市民のアンケート調査で、公共交通が困難な状況ということをご存じない方も多いかと思う。先ほどご説明いただいたような、しんどい状況で公共交通事業者がやっているということはどういうことかというデータで理解していない。先ほどの情報をコンパクトに1枚にまとめて、住民の方にお送りして、情報共有ということもしてもよいかと思う。こういう機会はなかなかないと思うので、そうしたことも検討されたい。そうすると様々なバイアスもかかってくるが、それを踏まえても、阪急バスさん、能勢電鉄さんからもご提案があった地方自治体は利用促進について担っていただきたいということもあり、そういう1枚ものを作成して付けるのがよいと思った。</p>
会長	<p>1点目は、サービスが必要な場合にどのようなサービスが必要かということをお聞きしたい。2点目は、市民調査の中で情報提供をされてはどうかということ。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>と。市内のバスの運行に関して、1 便当たりいくらの収入があり支出がいくらということを数字で示したうえで、今後どうするかを聞いたりする調査もある。どの市も税金による補助で運行されているコミュニティバスでは、そうしたことを提示する機会が多い。補助率 50%を超えないように、ということをやっていたが、今は2割でギリギリ運行することも多い。このままだといずれ無くなりますよ、ということ限定して尋ねる調査もある。副会長からお話があった通り、意見を誘導してしまうということもあるので、追加の質問を入れるのか、今の設問を主旨に合うように変更するのか。また情報提供するのであればデータをコンパクトにして、事業者にも確認いただく必要があるが、事務局の方はどうか。</p> <p>設問の追加については、28 日までに他に委員からいただいた意見も含めて検討したい。情報提供の必要性については、我々としても重要と考えている。大きな視点としては昨年の広報誌で特集を行い、お伝えさせていただいたと認識している。今ご意見いただいた通り、数字などの細かな部分については、今回のアンケートに間に合うかどうか検討したい。情報提供については必要と考えているので、見せ方については鋭意努力する。</p>
会長	<p>他にご意見等はないか。それでは、この後、28 日までに事務局にご意見をお寄せいただき、修正すべきところは修正し、追加すべきところは追加いただきたい。こちらでも確認し、情報提供については事業者にも確認いただく必要があろうかと思うのでよろしくお願ひしたい。</p> <p>それでは次の議題に移る。「(2) 補助路線の現状と補助路線の持続可能なバス運行の検討について」について、事務局から説明をお願いします。</p> <p><u>(2) (補助路線の現状と補助路線の持続可能なバス運行の検討について)</u></p>
事務局	<p>まず、路線図の概要を見ていただきたい。前回ご説明させていただいたものと同様だが、再度説明する。</p> <p>市内唯一の補助路線を赤の点線で囲っている。また、青のエリアは、補助路線のみ運行しているエリアで、グリーンハイツ北から川西病院や山下駅等を通り、大和西三丁目停留所までが該当する。初乗りは 160 円。次に黄色のエリアが、こちらも補助路線のみ運行している大和地域のエリアとなる。地域内を循環バスが平日 1 日 38 便運行している。地域内は一律 160 円となっている。最後に、緑の補助路線以外も運行している多田 GH 地域のエリアでは、平日 1 日往復 32 便運行している。こちらは、初乗り 220 円となっている。日生ニュータウン線や西能勢線等を除くその他市内運賃と同額である。また、32 便のほかに、水明台を循環するバスが、市の補助を受けずに阪急バスにより運行されている。</p>

発言者	発言内容等
	<p>2 ページ、乗車人数等の推移（1）を見ていただきたい。IC カードの乗車人数と、それをもとにした現金利用数の推計を記載している。前回の資料において、2021 年 12 月までのデータを示していたが、2022 年 1 月と 2022 年 2 月のデータを追記している。</p> <p>3 ページ、乗車人数等の推移（2）を見ていただきたい。大和交通検討委員会が毎月畦野駅において乗降調査を実施しているのので、その結果と同日の IC データをもとにした現金利用数の推計を比較している。二つは、ほぼ同じ傾向となっている。</p>
会長	<p>まずは現状の路線図や乗車人員の推移についてお話しいただいた。前回会議の終わりにも、最終的に現在の状況をまとめさせていただいたが、冒頭に事業者からの話があった通り、利用者が減って収入が減って非常に厳しい状況にあり、我々が出来ることは一致団結した取り組みである。事業者は経費の削減に努め、市民は公共交通の利用促進活動をする。行政としてはそれぞれの努力に対して、足りない部分を色々な面でサポートする。これまでやられていた地域の利用促進活動を進めて利用者を増やすということが一番大事で、その前提となるが、まん延防止措置は解除されたが、皆が出歩いてという状況にはまだならないため、活動をしていただいてもバスにたくさん乗るのが良い状況かどうか難しい。事業者の経費削減もギリギリだということで、今年の 10 月からは利用に見合ったバスサービスに変更したいということであった。私の方から事業者には、市民が利用促進活動できるようになるまで期限を延ばせないかということをお聞きしたが、改めて阪急バスに確認したい。期限延長は難しいということか。</p>
委員	<p>出来ることはして、期限の設定もさせていただいた。これ以上の延長は難しい。</p>
会長	<p>改めて確認させていただいた。そうすると、行政として、臨時的に財源のやりくりの中で補助を検討いただきたいとお伝えしたが、その後どのような状況になっているか。</p>
委員	<p>前回のご指摘もあり、今回検討した。この後担当からも説明するが、5 ページを見ていただいて、B 案で運行すると収支バランスが取れているという状況であったが、会長からのご指摘があったとおり、コロナ禍において地域の利用促進だけでは難しいという状況があり、市として再検討した案が A 案となる。そのあたりについて、担当から詳細をご説明したいがよろしいか。</p>
事務局	<p>補助路線の元来の目的は病院へのアクセスであった。そうすると廃院＝廃線となってしまうが、地域の方の足の一部になっており、いきなりの廃線となると影響が大きい。一方で公共交通に対して補助をしているという観点からみると、他の地域とのバランスが欠けてくる。そうなった際に検討した結果を 6 ページに示している。</p> <p>短期的な対策として再構築したものである。縦軸に輸送人員を示しており、コロナ前の平成 30 年に 32 万人であった。それが令和 2 年の 10 月から令和 3 年の 9 月に 23 万人となり、コロナ禍による利用の減少であったと認識している。今後どうなっていくか</p>

発言者	発言内容等
	<p>というところで、様々な事業者の見解を見ていると、コロナ前の乗客の8割9割戻ってくるであろう。一方で、働き方が変わってきているなか、コロナ前には戻らないかもしれない。32万人の8割戻りなら26万人、9割戻りなら29万人となり、利用促進を図っていきながら伸ばしていかなければならない。そういった状況の中で、7ページに運行収支差の見積りがある。コロナ前の輸送人員32万人であれば、収支差は3,700万円。それがコロナ禍の輸送人員23万人になると、4,700万円まで収支差が膨らむ。これが補助の限界であり、阪急バスもいろいろやっていただいている中で、これ以上耐えられない。次にどのようにやっていくかということになるが、前回B案でご提案させていただいたが、今回はA案化ということで説明させていただく。コロナ前と同様の32万人乗っていただいた時には、1,400万円の収支差となる。減便の内容は、平日4台から2台。運賃については同一路線内の運賃に合わせ、160円から220円にすることになる。</p> <p>A案で32万人ではなく、実際現在は23万人であり、そうすると収支差が2,100万になってくる。地域の皆さんに利用促進していただいているが、いくら頑張ってもコロナ禍においては、いかんともしがたい。2年間、令和4年10月～令和6年9月に限っては、2,100万円を上限として利用促進を図っていきたい。利用者増による収支改善があるなど、地域公共交通会議で状況の評価していただき、2年毎に見直していかなければならないと思っている。</p> <p>見直しの方法について8ページで説明する。コロナ禍の利用者減を市が2年間支援し、その後の運行については地域公共交通会議で2年毎に輸送人員やまちづくりへの間接的効果などの評価基準を設定し、適正に判断していただくというのが主旨である。阪急バスの市内運賃がもし220円から大きくなれば、それに合わせるのも一つの条件としてお話をさせていただきたい。会議において、(仮称)川西市公共交通計画で、市内統一的なルールが定まればそれに従っていただきたい。いま申し上げたことは模式図に示している通りである。評価基準を設定し、実際に運行し、結果を評価判断していただき、新運行に繋げていく。2年毎に再評価していく仕組みでどうかと思っている。</p> <p>9ページにスケジュールを示している。上段は、R4年10月からの新運行に向けての動き、下段は、R6年10月以降の新運行のスケジュールを書いている。上段、R4年10月A案運行で基本合意していただければ、R4年6月に詳細のダイヤ等をお見せしながら運行の了承をしていただき、10月から運行スタートとなる。市の補助金としては1,500万円を上限にしていたが、R6年10月までは上限2,100万円としている。</p> <p>R6年10月の新運行については、地域公共交通会議で評価基準を検討していただき、関係三者、地元・バス・市ということで合意を図っていく。輸送人員・運行収支差・間接的効果、この辺りを評価基準として、R5年10月頃からの運行結果に基づいて、地域公共交通会議で新運行を協議し、R6年10月から新たにスタートしていきたい。</p> <p>一番下に書いてある通り、金額の提案をしているが、市補助金であるため、市議会での予算審議を経なければならない点をご理解いただきたい。</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>前回の会議で、関係者に再検討をお願いできないかということで依頼していたところであった。令和6年まで補助的な財源でやりくりしていただくという案で、臨時的に2年運行し、その間で、コロナも落ち着いて利用促進が出来るようになり、公共交通の重要性についてご理解いただいたうえで、個別交通手段から公共交通に転換していただくような状況を作りたい。その後、利用ニーズも見ながらどのような形が良いかを検討する。地域公共交通計画の一部として特定事業化をしていくことも考えられるので、それまではこのような考え方で進めてはどうかということでご提案いただいた。</p>
オブザーバー	<p>今説明いただいた内容について、2～3指摘させていただきたい。A案B案という形で提案していただいているが、私たちの平野から山下の間は、A案では81%の減少となる。大和は100%温存という案になっている。これが平等な考え方に基づいて決定しているのか。東谷の地域も、多田GHも清流台自治会も大きな痛手を負う。平等性を重んじてもらう必要がある。</p> <p>もう1つ、上限として2,100万円という話で、積んでいただいたことは理解できる。ただこれはあくまで補助路線という位置づけにあり、先々ずっと認められるということであれば市の基準としてルール化していただきたい。阪急バスからどのような指摘をされているかという、今後運行の維持が困難な路線ということを言われている。その際に等しく補助をいただくという方針で決定されたのであれば納得できる。そのあたりのところを、表明していただきたい。</p>
会長	<p>2点目について、会議の役割なので私からお話する。元々、基本計画を策定した際に大和の部会を設けたのは、地域の活動に対して事業者・行政から支援していただいて、路線も複雑だったのを整理して、利用しやすいサービスにして、その補助を減額していこうということであった。できるなら補助をなくして運行できるようにということで、その方向性が見えてきたら、モデルとして他の地域にも適用していこうということで部会を設置した。活動をしていく中で、地域公共交通会議も開催されず、コロナ禍もあった利用促進もうまくいかなかったという状況がある。また地域公共交通会議では、市内の公共交通を維持発展させるために、どんな考え方でどんな計画を作るのか、どんな事業をするのかを決めることになる。基本計画も必要な改定はするが、国の地域公共交通計画という法定の実施計画を策定する。10年先を見据えながら3年くらいで必要な事業を進めていくことになるが、その中で空白地域・不便地域の対策をどうするかも考える。他市だと2分の1の補助でということもあるし、コミュニティバスをやっているところでは今後利用者が減ってくるとどう対応するかについての基本方針を計画策定の過程で、会議の中で決めていくことになる。今の大和の話は、計画を策定する前の個別の案件としてこの中に入ってきている。モデルケースにならずに個別案件になってしまったので、地域の皆さんが頑張れるようになる間、臨時で補助をして、他の地域もどうしていくかを考えるベースの資料にしたいということになる。他の地域もどうするかはこの会議の中でみなさんに考えていただくことになる。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>A案、B案とあり、シミュレーションの状況として大和地区が平日38便、平野山下が平日32便から6便に減っているという点について、補助路線を取り巻く環境としては概ね3種類ある。畦野駅を中心とした大和団地、GH地区も大型団地だが、こちらは自社路線があり補助路線が走っているという違いがある。また山下団地からは病院を中心とした部分で乗降客も他の団地とは状況が違う。この3地区で複雑な状況となっている。シミュレーションする中では経費を下げる、便数を減らす、運転士を減らす、というところで、大和団地については土日が少ないところがあり、平日の便については急に減らすことを見合わせたところである。平野山下でGHについては自社路線が走っている。5ページでいうと、カッコ書きで記載しているのが、阪急バスが営業路線として走っている部分を含む形で、上り下りで100便なので片側で50便ほど走っていることになる。補助路線と営業路線で種類は違うが、地域に走っている路線としては、GHの方が多いう状況となる。こうしたものを総合的に見て、バスの台数は阪急バスにエッセンスをお伝えしながら案を作った。</p>
オブザーバー	<p>その点は理解できた。重ねてお尋ねするが、この先、令和6年までということを示されているが、コロナが終わって600万円が少なくなって大和のバスが運行するとすれば、その基準を等しく市内の公共交通の制度として、ルールとして確定していただけるのか。ここを教えていただきたい。</p>
会長	<p>そのことについては先ほどお伝えした通り、新しく計画を策定する中で基本方針を定める。そこから事業がスタートするが、先行している大和の事業はその段階で見直す。コロナが落ち着いているにも関わらず利用者が減っていくようであれば、大和地区のニーズが少ないということで減らさないと仕方がないこともある。これは大前提。その際に、どうなったらどうするかを決めるために、2年後に評価基準を設定するということである。どうなったらどうするかは、この会議の中でみなさんの意見を聞きながら進める。トリガー方式という風に決めてもよいし、利用者や収支だけでなく、クロスセクターベネフィットも含めてどうするかを皆さんの意見でまとめて決めていく。それを他の団地でも適用していくことになる。今は先行している大和の臨時的な対応として、事業者のギリギリの状況もふまえて対応するということをご理解いただければと思う。</p>
オブザーバー	<p>それは了解した。私が懸念しているのは、財政難と川西市が言っている中で同じことが出来るのか、ということである。重ねてお願い申し上げますが、川西ルールを作っていただきたい。</p>
会長	<p>どこも状況は同じ。お金の面もあるが、事業者、市民、各関係者からご意見いただきながらよりよい方法を考える。大和だけの特別な措置というわけではなく、他の地域も</p>

発言者	発言内容等
	<p>同じ条件でやれることをやる。</p> <p>くどいようだが、必要があれば今後もバスを使ってもらい、使ってもらえれば収入が増えるので事業者もそれ相応のサービスが出来る。しかし利用者が減ると同じサービスが出来るわけがないので、減便や路線の廃止をせざるを得ない。それは使う必要性との関係性で出てくる話であり、その点をご理解いただきたい。ただどうやって利用者を増やすかについては、人口が減る中では容易ではない。皆さんがバスに乗ろうということが必要になるが、そういう環境を作るのは行政の責務になる。車や自転車に乗るよりもバスに乗るのがお得という状況を作らないと利用されない。ヨーロッパの主要都市のように、都市の中心部には車は入れない、周辺の駐車場に停めて公共交通を使って都心に入る等、バスを選びたくなる環境を作るということについて、市民に賛同いただけるかどうか。説明してご理解いただけるかという観点もあり、それぞれが出来ることを検討いただきたい。</p> <p>この案について、他にご意見はあるか。</p>
オブザーバー	<p>シミュレーションをどのように計算されているかがわからないが、気になる点は何点かある。値上げされるが収入は現行よりも減るという想定になっている。前回会議で示されていた値上げした際にもどれくらいの方が使うのかのアンケート結果でも、値上げの効果よりも利用者減のマイナス効果の方が大きかった。値上げや減便で利用者が減って、収入が現行より減るなら、値上げしない方が収入が多いということにならないか。また、減便により並行している多田 GH の方の路線もあり、補助路線で減便した分そちらに利用者が流れるのであれば、その分は今回のシミュレーションで補助路線の収入にカウントしてもよいのではないか。</p>
事務局	<p>シミュレーションにあたっては、値上げによる逸走率というか、バスに乗らなくなる部分について考えなければいけない。昨年、豊能町で同じように 160 円から 220 円に上げた実績があり、その際どれくらい客が減ったかについては約 1 割であったということをお聞きました。その数字を参考に逸走率を設定した。</p>
委員	<p>今お聞きいただいたように豊能町で値上げをしたところで、逸走が 10%であった。コロナ禍もありはっきりとはわからないが、値上げの影響かと考えている。それを基に試算しているところであるが、値上げしない方が効果があるのでは、という発言があったが、補助路線は赤字路線であるので、収入の減少分よりも経費が減るので、財政上の効果がある。</p> <p>もう 1 点、阪急バスの独自路線と補助路線とは切り分けて成り立っているということをご認識頂いてご発言されているのか。</p>
オブザーバー	<p>自社路線と補助路線という違いがあっても補助路線の減便により自社路線が増収するのであれば、その増収分を市の補助額から減らすことができないかということをお</p>

発言者	発言内容等
	聞きしている。
委員	自社路線でご利用いただいているということからすると、補助路線の収入にあてることはできないというお答えになる。
会長	事業者からはそれはできないということであったが、追加で何かあるか。
オブザーバー	できないということであれば仕方がない。
会長	<p>値上げをすると利用しなくなる割合の調査もしていただいたが、意向調査は信用できる数字が得にくいということであるため、豊能町の逸走率の実績を使われた。自社路線と補助路線の収支補完について、事業者としてはできないということであったが、この会議で全体としての公共交通の収支も考えていかないといけない。</p> <p>当初の地域公共交通会議では、事業計画に基づいて予算案を作っていた。その内容も国と市の予算を合わせて事業予算としていた。会議として会計をもっていた状況にあった。しかし今は、市の会議になったので国の予算が入ってこない形となった。他の自治体の例ではあるが、コミュニティバスで同じところを走っている場合に、その区間だけ路線バスの運賃を下げた利用者の変化をみる実験を行った。その際、赤字の恐れも想定されたため事業者への補助予算を付けたが、結果的にはそれを上回る利用者が出たので、自社路線の運賃もコミバスと同じ料金として運行することになった。今はコロナで利用者が減っているため赤字の分の補助が増加している。将来的には自社路線か補助路線か、という区別ではなく、公共交通全体の収支を考えていかないといけないと思っており、事業者の決算処理という問題はあるが、国の指導も頂きながら、全体として自治体の中の公共交通の収支が上手くいくようになるとよい。</p> <p>現在では計画策定の中で鉄道事業者の参加も推奨されており、将来的には MaaS のように行きたいところに行きやすい仕組みを作ることも想定されていると思うが、タクシーなども含んだシステムにしていく必要があり、全体の収支バランスも考えていかないといけないと思う。支局にはそういう情報も会議の中で出していただきたい。</p> <p>先ほどお話しした通り、将来の計画が出来るまで、概ね2年間はお提案いただいたA案で運行するというご了解いただけるか。</p>
オブザーバー	<p>せっかくの機会なので思っていることを申し上げる。前回の地域公共交通会議で、地域の取組や考え方をお伝えさせていただいた。その後、3月10日に川西市の再提案があり、3月14日に地域で検討し、様々な意見があったが、最終的に今回の提案を前向きに捉えて話を進めることとした。</p> <p>翌3月15日、川西市と阪急バス様と協議のなかで、1つ目は3者が共同して取り組むこと。2つ目はコロナ禍で利用者増を図れないことから、市が支援すること等を3者で確認した。従って今回の提案については、私どもが考えていた平日38便が維持され</p>

発言者	発言内容等
	<p>ていることから、運賃改定も含めて、大筋で合意している。但し、平日 38 便、土休日 12 便の詳細な説明はなされていないことから、今後詳細を詰めていきたいと考えている。また、昨年 9 月以降に畦野駅において、地域で実施している利用者乗降調査については、本日も始発便から最終便まで実施しているが、4 月からは土曜、日曜に変更することとする。</p> <p>なお、住民のバスに対する関心度をさらに高めるための方策を検討してまいりたいと思っている。さらに、評価基準については、輸送人員、運行収支差、に加えて間接的効果があげられているが、数字に表すことができない事項等、色々な分野の方々に相談し、ご協力いただきたいと思っている。なお、川西市における地域内公共交通のあり方を新しい計画の中で具体的な取り組みを盛り込んでいただきたい。</p>
会長	<p>この会議の中で全体の計画、基本方針、それぞれの問題への対処への考え方を整理したうえで、具体の事業を盛り込んでいくことになる。その際にも色々なご意見をお願いしたい。</p> <p>東谷地区はいかがか。</p>
オブザーバー	<p>うちの地域は駅から歩いてなんとか行ける地域かと思う。健康的に、年齢的に坂道が厳しい人は、地域の中でコミュニティとして交通手段を考えなくてはいけないと思っている。現行の路線で関係するのは西畦野で、自治会長とお話をしたが、ゼロになると困るということであった。ある程度の減便は致し方が無いというところで、これは自治会で乗客数の把握をしているからであるが、ある程度優等生的な発言であったかと思う。</p>
会長	<p>いろいろご意見もあると思うが、今回については、先ほどお認めいただいた形で運行していただくことになる。</p> <p>事務手続きについては、事務局の方から説明をお願いします。</p>
事務局	<p>今回の協議内容をもとに、運輸局へ提出する協議書について、6 月頃を目途に事務局で作成する。でき次第、協議書の内容について委員の方に協議いただく予定である。</p>
会長	<p>6 月を目途にということであるが、それまでに会議の開催予定はあるか。最終の内容について詰めていただくという形になろうかと思うので、その際にも皆様からご意見をいただきたい。</p> <p>他に、この場で情報共有したい点や確認したい点等はないか。</p>
委員	<p>コミュニティ代表として出席させてもらっており、計画策定に当たっては皆さんと一緒に考えていきたい。大和、GH の話は色々なところからご意見いただいていたが、今回一定の提案の中で、当座は様子を見ていくということで応じられており、私も一緒</p>

発言者	発言内容等
	<p>になってみていきたい。</p>
委員	<p>公共交通を守る上では、住民の協力、行政の支援が必要となり、引き続きよろしくお 願いしたい。</p>
会長	<p>前回もお願いしたが、バス協会から国に事業者補助を積極的に呼びかけていただけ たら非常にありがたいと思う。最後に副会長からコメントあれば願する。</p>
副会長	<p>冒頭、会長からもお話があった通り、同じ方向を向いて検討していくことが一番重要 で、今回、ようやく良いスタートが切れたように思う。大和の取組は皆で支援しながら 活動していきたいと思っているが、是非、定量的なところも重要だが、活動されている 中で利用者がどのような思いをもってバスに乗っているか、活動されている方々がど のような良いことがあったか。ポロっと出てくる言葉が人の行動を変えることが多い ので、関係者の中でそうしたことを蓄積しておいていただきたい。そうした大和の取組 で、自治の活動ということでこれだけ幸せになったということが共有できれば、他の地 域に伝播していくことも十分あるかと思う。大和の取組に全力で注入して、良い方向に もっていくと同時にそれを仕組みに昇華していくことが、この会議で求められている かと思う。引き続き、注力して検討していきたい。</p>
会長	<p>元々、大和はモデルケースとして、基本計画策定の際にも部会が作られた。その後、 状況が悪くなり困った状態になり、この地域公共交通会議を立ち上げられたので本来 の主旨と違う流れで大和問題が取り上げられている。将来的に他の地区からもご発言 があったように、こうした状況が起こりうる。大和地区での検討を、基本計画策定した 時と同じように意味があることとし、今の状況から将来に向けてよりよくできるよう に、地域の皆さんに頑張ってくださいと必要があり、我々委員も含めてこの会議の中で、 意見をいただきながら改善できるよう進めていただきたいと思っている。副会長から ご指摘いただいとことと同様、よろしく願する。</p> <p>それではこれで私の方の進行を終了し、事務局にお戻りする。</p>
事務局	<p><u>4. 閉会</u> 次回の開催においては、日程が決まり次第、みなさまにご連絡させていただく。</p>