

様式第3号

会 議 録

会 議 名 ( 付 属 機 関 等 名 )		令和5年度 第1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7月12日(水) 14:00~16:00	
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、絆地 真晃、武藤 雄飛(代理出席)、東山 仁、野津 俊明、 吉本 道明(代理出席・web参加)、松下 誠吾、杉本 勝広(web参加)、 中西 克之、雨森 尚子(代理出席)、東尾 浩二(代理出席)、作田 哲也、 五島 孝裕	
	そ の 他 (オザバー)	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、網永	
傍聴の可否		可	傍 聴 者 数 11名 (内、web5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.委員紹介 3.協議 (1)会長、副会長の選任について (2)(仮称)川西市公共交通計画の策定について (3)平野山下線・大和団地線の持続可能な運行の検討について 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. 開会</u></p> <p>時間となったので「令和5年度第1回川西市地域公共交通会議」を開催する。 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。</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、兵庫県バス協会新屋敷委員代理の吉本委員と杉本委員が 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、吉本委員、杉本委員に対して、「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 13 名である。</p> <p>川西市地域公共交通会議規則第5条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>
事務局	<p><u>2. 委員紹介</u></p> <p>次に本会議の委員の紹介について、本来であれば任期満了後、新たな委員が集まる最初の会議なので、一人ずつ挨拶をいただくところだが、時間の関係もあるため「出席者名簿、配席図」でご確認いただきたい。</p> <p>・資料確認</p>
事務局	<p><u>3. 協議</u></p> <p>(1) 会長、副会長の選任について</p> <p>本会議の委員の任期については、前回会議後の3月22日に一度満了を迎えたこと</p>

発言者	発言内容等
	<p>から、委員各位には3月23日付で新たに就任いただいている。 委員の再委嘱に伴い、会長及び副会長を改めて選任する。 川西市地域公共交通会議規則第4条の規定に基づき、会長は委員の互選によって定める。また、副会長は委員のうちから会長が指名することとなっている。会長の互選について、意見があればお願いしたい。</p> <p style="text-align: center;">＜委員より日野委員を会長とする案を提示＞</p>
事務局	<p>委員より日野委員を引き続き会長とする意見を頂戴したが、いかがか。</p> <p style="text-align: center;">＜異議なし＞</p>
事務局	<p>異議が無いようなので、日野委員に引き続き会長をお願いしたい。</p> <p style="text-align: center;">＜承諾の意向確認＞</p>
事務局	<p>承認いただけなので、会長を日野委員に引き受けていただくこととする。 続いて、副会長の選任については、会長から指名していただきたい。</p>
会長	<p>副会長は引き続き松村委員をお願いしたが、本日欠席のため、後日事務局より副会長の就任を依頼し、承諾いただけたら副会長として就任してもらおうということによるか。</p> <p style="text-align: center;">＜異議なし＞</p>
事務局	<p>後日事務局より松村委員へ副会長の就任を依頼する。 それでは開催にあたり、日野会長より一言挨拶をお願いしたい。</p>
会長	<p>皆様から承認いただいたので、引き続き本会議の会長を務めさせていただく。ご協力をよろしくお願いしたい。</p> <p>この時期は、各自治体で公共交通会議が開催されており、私個人も公共交通会議が続いている。運輸支局では委員のやりくりで苦労されているかと思う。</p> <p>各自治体でそれぞれ事情があり、それに対して工夫されているが、そうした個別の対応だけではこの先うまく続けていけないのではないかと思う。以前からお願いしていることではあるが、ある自治体では交通事業者と自治体でかなり突っ込んだ話ができる場を持てるように準備をしている。交通事業者にとっては、短期的には事業の採算をどう考えるかというところだが、中長期的には事業をどのように展開していけるのかということを考えていかないといけない。そのためにはまちづくりと深く連携するこ</p>

発言者	発言内容等
	<p>とが必要であり、まちづくりの支援がなければ事業展開も難しい。行政は、短期的には限られた財源をいかに公平かつ効率的に運用していけるかが重要となる。中長期では本市でもそうだが、総合計画、都市計画マスタープラン、あるいは立地適正化計画等の実現に向けて、どう進めるのかという自治体の本気度が求められていると思う。コンパクト+ネットワークのまちづくりといわれるが、それは公共交通があつての計画になる。そうしたことを考えていくと、うまく連携することで、公共交通の将来の事業の展開も見えてくるかと思う。</p> <p>もうひとつは、公共交通はこれまでも市民のために整備されてきたが、モータリゼーションの伸展以降、現状においても、クルマではなくバスを使いましょうという環境にはなっていない。その結果として、バス利用者がどんどん減っていく状況になっている。こういう時にどうするかというと、地域のニーズを一番わかっている地域住民が中心となって、ニーズに合った公共交通サービスをどうしていくべきか検討することが肝要である。そのため、国も各自治体も地域主体の事業に対する支援を進めているところかと思う。</p> <p>ただ、私が知っている限りでは、そういった事業はどちらかという公共交通空白地域や不便地域への対応に限定されているように思う。それだけではなく、例えば、幹線とフィーダーへのアクセスを沿線住民や地域の取組みで改善していく。また、コミバスの収支率が2割という状況で、それをどうやって維持していくのかを検討する。さらには、既存サービスだけにとらわれず、新たなサービスも含めて、ハイブリッド型のサービスを検討することも考えられる。本市においても公共交通空白地域や不便地に限定したものでなく、幅広い地域や市民の活動を支援できるような事業を作っていけるようにしていただきたい。</p> <p>少し長くなったが、今お話した内容を念頭に置いていただき、それぞれの立場で積極的な意見をいただくよう、よろしく願いしたい。</p> <p><u>(2)(仮称)川西市公共交通計画の策定について</u></p>
会長	<p>それでは協議に移る。(2)(仮称)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く。</p>
事務局	<p>本日、協議いただく内容について説明する。</p> <p>1点目は、本計画の理念案と「基本方針及び目標」の修正案についてであり、本計画の上位計画に掲げる「市が目指す都市像」が固まってきたので、これまでの議論の経過も踏まえた本計画の理念について、事務局案を説明する。次に「基本方針及び目標」については、前回会議での議論の結果を反映させた案を説明する。</p> <p>2点目は本計画の目標を達成するために取り組む事業案である。事業案については、本会議で協議頂いた結果を踏まえ、今後市の内部で調整を行い、次回の会議の場で最終案をご提示する予定としている。</p>

発言者	発言内容等
	<p>それでは、本計画の理念の設定等について説明する。上位計画となる「総合計画」では「快適な環境で暮らせる川西の実現」を目標に、「都市計画マスタープラン」では「持続可能で生活の質が高いまちづくり」を基本理念として定めている。</p> <p>本計画の理念案は「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」としているが、これは市民一人一人が住み慣れた地域で心地よく暮らすために、各地域の住環境に応じた交通サービスの実現に向けて市民・事業者・行政がそれぞれの役割を担い、市民生活の質の向上に向けて取り組んでいくための指針となっている。</p> <p>続いて、基本的な方針の概要部分については、各委員からの意見を踏まえ、文言の一部を修正している。基本方針1は、自家用車から公共交通への転換をEV化推進より先に記載するように修正した。基本方針2は、冒頭に記載していた「子どもの通学や高齢者の外出手段となる」という限定的な表現を削除した。基本方針3は、自動車という表現を他の方針と合わせて自家用車に変更した。</p> <p>続いて、各方針の目標と目標値並びに取り組む事業について事務局案を説明する。前回会議で8年間の目標と4年単位の目標の関係性がわかりにくいとの指摘があったことから、資料の構成を変更した。左から8年のまちづくりレベルの目標、4年レベルの目標、取組みの方向性、解決策案を記載し、それぞれの関係性を示している。8年の目標は上位計画や関係計画などと連動したまちづくりレベルの目標として設定し直している。4年間の目標は8年の目標を達成するために、地域旅客運送サービスが達成すべき目標を設定している。</p> <p>4年間の目標として定めている公共交通サービスの維持に向けて、取組みの方向性として、2点目に市外からの移動促進などの利用者増の取組みや3点目の施設維持に膨大なコストがかかる減災対策の実施、4点目に人員不足の解消に向けた取組みの内容を示している。その方向性に沿って実施する具体的な解決案として、観光施策との連携、各種課題の解決に向けた事業者間の連絡会の設置などを掲げている。なお、観光施策との連動した取組みについては、現在観光分野の個別計画も本計画と同様に更新に向けて審議を進めているところであることから、今後取組みの方針や事業案について調整を図る。</p> <p>基本方針1について、具体的な解決策の事業イメージとして、他市で実施している事例を掲載している。本計画案で乗り継ぎ環境の向上・定時性の確保に向け、事業者の皆様に参加いただく連絡会を設置し、各種課題解決に向けて事業者の皆様と協議を行い、具体的な解決策を検討していきたいと考えている。</p> <p>また、具体的な解決策の2点目の例として「地域による取組みを支援」する制度の立ち上げと、その内容について説明する。これまでの調査でわかった市内の交通の現状から、各地域の交通課題が様々であり、本計画では、地域単位の交通課題解決に向けて取り組む地元団体を募集し、その団体の活動を支援する制度を創設する事業を設定した。交通空白地・不便地対策が課題となっている地域については、新たな移動手段の導入</p>

発言者	発言内容等
	<p>を、既存交通の維持が課題となっている地域について、は利用促進や新たなサービスの検討を支援するという制度を検討している。</p> <p>次に、8年間・4年間の目標値について、現状値と今後の方向性を示している。なお、各方針の具体的な目標値については、本日の協議結果を踏まえて、次回の会議で示す予定をしているため、本日委員の皆様から意見をいただきたい。</p> <p>次に、基本方針2について説明する。基本方針1と同じく、関係性を改めて整理している。具体的な解決策の例として、他市が実施している行政による無料乗車券の配布等の例を記載している。</p> <p>基本方針3については、補助路線として表記していた平野山下線・大和団地線の今後の運行のあり方について別途協議事項として検討を進めてきたことから、今回の方針・事業の位置付けからは除いている。路線の具体的なあり方の議論について、次の議事(3)で協議頂きたいと考えている。</p> <p>4年間の目標である「移動に課題がある人への移動手段の確保」については、当市の福祉部が改定に取り組んでいる個別計画の中で、課題点を整理している状況であり、解決策として移動支援の方向性が示されれば、当計画にも連動して位置づけていきたいと考えている。具体的な解決策の例として、国の方で新たに設けられた補助制度を掲載している。タクシー事業者と自治体が協働してサブスク運賃の導入などに向けて行う実証実験の経費等を補助する制度であり、サブスク運賃の導入は交通空白地の課題解決にも有効と考えられることから解決策の案の一つとして掲載している。</p> <p>以上が、3つの方針に基づく目標と目標値及び取組み事業の説明となる。</p>
事務局	<p>続いて、本計画の骨子案を説明する。</p> <p>本計画の策定にあたり、これまで委員の皆様と議論頂いた事項を踏まえて、計画の骨子を作成した。</p> <p>骨子には本計画の目的や位置づけを掲載するとともに、基本計画部分として、公共交通の現状と課題、本計画の理念や方針を記載している。</p> <p>実施計画部分には課題解決に向けた目標と評価指標、事業概要を示すと共に、計画の実現に向けた評価方法を記載している。</p> <p>今後は本骨子を基に、本日の議論を踏まえた原案を作成し、次回11月頃の会議で審議いただく予定にしている。</p> <p>以上が公共交通計画の骨子に関する事務局からの説明となる。</p>
会長	<p>各委員からの意見を事務局でまとめていただいた。質問・意見があればお願いしたい。</p>
委員	<p>計画期間が8年ということで、目標に向かって取組みを進めることになるかと思うが、4年の目標というものがあるのはわからなくもないが、8年の目標はないのか。</p>

発言者	発言内容等
事務局	<p>それぞれの方針ごとに8年の目標指標を設定していて、それを達成するために、まずは4年の目標を達成するという流れで考えている。</p>
委員	<p>計画期間の8年間の目標は、資料の左端にある目標であるという理解で良いか。</p>
事務局	<p>現状、8年間で達成すべき大きな目標はご指摘のものとなる。取組みを進めていく中では4年ごとの指標を達成していくことで、最終的に8年の目標を達成するという事で整理している。</p>
会長	<p>8年という中期的な目標は、目指すべき方向性であり、具体の事業ですぐに達成できるものではないだろう。そのため、イメージとしては網形成計画でいう3～5年で実現すべき内容を本計画では4年の目標として定めているという事だと思う。まずは、4年間で設定する具体の事業により、4年の目標指標や8年の中期目標がどの程度達成できたかをチェックし、見直しを行い、次の4年間の実施計画で修正を図っていくように考えておられるという事かと思う。</p>
事務局	<p>会長から説明いただいたとおりである。4年で見直しを行い、最終的に次の8年の目標を達成するために進めていくこととしている。</p>
会長	<p>本市もそうだが、基本計画を策定している自治体では、基本計画に沿って国の定める法定の実施計画を策定する。実施計画の目標が3～5年で、網形成計画以降の法改正で地域公共交通計画を策定することになった。計画の冒頭に、基本計画に類する内容を掲載することで、いわゆるマスタープランの意味を持たせることとなっている。個人的には、全国的には基本計画を策定していない自治体がたくさんあり、改めて基本計画を作るのも大変なので、法定実施計画の中でマスタープランも定めたいという事で、事業を定めていくようにしなさいという事だと理解している。</p> <p>本来、基本計画はもっと長い期間で考えた方が良いかと思うが、そのように考えればよいと思う。</p>
委員	<p>基本方針1の「公共交通の脱炭素化の推進」の4年の目標指標として、「阪急バス検討中」となっている。その取組みの方向性に「バス・タクシーのEV化等の推進」とあり、主な実施主体として事業者が実施し、市がサポートとなっているが、これを指標としてどのように表現するかは難しいので、相談させていただくことになるかと思う。</p> <p>実情を説明すると、EVバスは現状のディーゼルバスの倍近くの価格となっている。その価格差を埋めるために国交省の補助の活用を考えているが、インシャルコストがかなり高いこと、また、営業所に充電器を設置したり、変圧器を新たに購入したりしないといけないため、費用がかなりかかる。ランニングコストとしては、軽油に比べて電</p>

発言者	発言内容等
	<p>気代のほうが安い、電気代も高騰してきており、ランニングコスト減の効果が出てこないところも悩みどころであり、個々の表現をどうするかは難しいと考えている。</p> <p>猪名川町からの補助で営業所の充電器工事を昨年度行っている。今期にはEVバスを導入するため、結果的に川西市域にもEVバスが走ることになるが、川西市でも計画に市のサポートと書いていただいているので、イニシャルの費用が高いことも踏まえて支援を検討いただけるとありがたい。</p>
事務局	<p>指標については、調整させていただきたい。EV化補助については、市としてどのような支援が出来るか、計画の中で検討していきたいと考えている。引き続き調整が出てくると思うので、よろしく願いしたい。</p>
会長	<p>EV化等の導入については、主な実施主体として、環境局や運輸局の補助事業を念頭に置かないと、初期投資を賄うのは難しいのではないかと。事業者と市だけでなく、国の関与も必要ではないかと思う。</p>
事務局	<p>役割等については議論いただいた内容を踏まえて見直ししていきたい。原案の策定に向けて調整させていただく。</p>
会長	<p>様々な意見をいただいて、より良いものにしていきたいので、お気づきの点があればご意見・ご質問をお願いしたい。</p> <p>基本方針ごとに具体的な解決策が記載されているが、計画の中には特定事業を盛り込んでいかないといけない。ここに書いている解決案とこれに基づく事業は、どういう位置づけになるのか。ここからさらに具体の事業を出して盛り込むという理解で良いか。</p>
事務局	<p>そのように考えている。まずは解決策案として様々なアイデアを列挙し、事業としてどのような取組が出来るかは内部でも議論して、計画へ落とし込んでいきたい。</p>
会長	<p>基本方針1で観光施策、基本方針2で商業施設との連携とある。それを具体的にどのような事業に落とし込み、どのような枠組みで検討していくのかということがある。事業者連絡会の中で議論をするという事もあり得るかと思うが、それ以外の関係者も含んだ中でどうしていくかということになる。</p> <p>能勢電ケーブルが廃止されると、市内の大きな観光施設がなくなってしまう。その中で、具体的な観光施策として何があるのかを考えて具体の事業に落とし込んでいかないといけない。それをどのメンバーでどのように議論して、どのような枠組みで決めていくかを計画の中に盛り込むこと必要もあると思う。もちろん具体の事業が書ければよいが、出来もしないことを書いている自治体も多い。言葉尻は綺麗だが、具体的に何をするのが重要である。</p>



発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>大阪の自治体では、路線マップに広告を掲載し、その広告料を使って、割引サービスが受けられる事業を行っている。それにお金が必要であれば予算を付けてという事をしている。このように具体の事業に落とし込んでいかないといけない。前段では事業者が商店組合と連携して交渉を重ねて、具体的にどの程度の店が入ってくれるかという取組みがあるので、どのような体制で検討を進めるのかということも重要である。具体の計画に落とし込む際には、そこをしっかりとめていかないといけない。法面の整備等のハード整備については、予算が具体化されていて具体的に書ける事業もあろうかと思うが、利便性向上や利用促進については、どのような事業をどの枠組みで進めるかを盛り込めるとよい。そういうことも含めて、みなさんからご質問・ご意見いただきたい。</p> <p>道路整備として、渋滞対策や違法駐車対策が書かれているが、これは定時性の確保や乗り継ぎ改善につながる。他の自治体では、一番ニーズの多い朝だけでも鉄道ダイヤにバスのダイヤを合わせるように便を変えてもらうということ、鉄道事業者とバス事業者と地域で連携して取り組んでおり、そのためには定時性を確保しないとイケないという意味もあろうかと思う。</p> <p>もう少し先のことまで踏み込むと、道路をどのように使っていくかということがある。環境省ではグリーンスローモビリティやパーソナルモビリティの導入を検討しており、今回、キックボードが免許なしで乗れるようになった。ヘルメットの着用が義務から努力義務になり、危険側に変更となっている。キックボードに減速装置が付いていれば歩道を走ってもよいということだが、一見してもわからない。</p> <p>このように、道路空間をどのように使い分けるかについても考えないとイケない。本来であれば、幹線道路にはBRTのようなものを入れるという交通政策もあり得る。市としてどういう方向性にするのか、しっかり書いておかないといけない。渋滞対策と書くだけでは、あくまで一般単語であり、何を狙っているのかがわからない。</p> <p>何を狙うのか、そのために段階的にどのようなことをするのかを、4年計画・8年計画として落とし込んでいけるとよい。</p> <p>今後は警察にも協力をいただかないといけないので、体制の中には警察も入ってもらい検討していかないといけない。取り組みの方向により、体制も変わってくるので、そういうことも明示していくことが大事である。</p> <p>河内長野市では「モックル MaaS」という取組みを行っているが、ジョルダンと提携しており、ジョルダンで経路検索をすると、アプリ内下部に河内長野市の観光案内や割引チケットの情報が表示される。MaaSは元々、公共交通を中心に様々なモードを組み合わせ、ルート検索や費用決済などを行うものであるが、なかなか難しいので、多くの自治体では単体の MaaS として取組みを模索している状況である。川西市にはJRや阪急電鉄、能勢電や阪急バスと複数のモードがあり、他の地域よりも可能性があるのではないかと。バス運行情報やサブスクのような支払いの方法だけでなく、真剣に MaaS を考えることも計画の中に盛り込めるとよいのではないかと。MaaS という言葉だけ書か</p>

発言者	発言内容等
	<p>れているが、事例も記載されていないのでそうしたものも入れて、本市でも具体的に検討することも入れていけるとよいのではないか。</p>
委員	<p>兵庫管内5市町の会議に出ているが、地域住民の南北の分断が大きいというような川西市と同じ悩みを抱えておられる自治体も多い。川西市は、交通事業者も多いので、まずは連携して情報共有して事例を集めていっている状況かと思う。その中でも神姫バスが走っている三田市では、貨客混載など、市と神姫バスで色々な施策を試している段階にあり、課題解決までは至っていないような状況にあるが、まずは、事例を集めることは非常に重要かと思う。</p>
会長	<p>この後出てくる地域主体の支援事業が、計画の中でもメインになるだろう。国でも方向性が示されており、各地で実施されているものの、ほとんどが空白地・不便地の対応となっている。地域というコミュニティ単位で終わらずにつながっているところもあり、それによって対象も変わるし、色々な枠組みが考えられる。事業者からは違うと言われるかもしれないが、私は市の中で黒字路線をしっかり作り、その黒字分を他に回せるような部分を作っておくことが、地域・市の中で公共交通を維持できる条件と思っている。そこが先細ると、出血多量で手に負えなくなってしまう。</p> <p>公共交通が便利なところを考えていくことが大事で、そのためにコミュニティ単位を超えて、集まって議論する場があってもよいし、それに向けての支援事業でもよい。適当にやってみるのではなく、関係者が集まって可能性を議論してトライアルする。そこに支援をしていくことが大事だ。こうした支援事業が一番重要だと思うので、空白地支援だけに限らず色々な支援が可能になることが重要だと思う。現状では、路線が廃止になった後の対応の議論が多いので、もう少し前向きな形の支援事業になるとよい。</p> <p>その意味で基本方針3については、不便地・空白地域への対応だけのことと考えてよいか。</p>
事務局	<p>基本的には移動が難しい方、もしくは移動自体に課題がある方の移動をどうするかについての対応を基本方針3としている。</p>
会長	<p>そういう意味では、基本方針3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成」という目的は、計画の理念に近いものになっているが、その中身を見ると、地域の移動困難者への支援に限定されているため、少し合っていないのではないか。</p>
委員	<p>確認だが、4ページの資料は次のページに差し替えられたという理解で良いか。</p>
事務局	<p>そうである。</p>
委員	<p>基本方針1で、運行本数が指標になっているが、減便になると目標が達成できないの</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>でしんどいなというのは感想である。</p> <p>J R西日本の4～6月の運賃収入と利用人数について報告したい。コロナ前の2019年比をみると、4月は運賃収入が84.1%、山陽新幹線の利用者数は80%で、近畿圏の利用者数が98%になっている。5月は、それぞれ90.5%、87%、101%まで戻ってきている。6月はそれぞれ89.3%、87%、98%であり、在来線は戻ってきているが、新幹線は厳しいところである。新型コロナウイルス感染症の影響で進んだテレワークや出張控え、リモート会議で出張が控えられているようだ。一方で、インバウンドはかなり戻ってきており、そういった旅行の利用を増やしていきたい。</p> <p>Wester アプリが様々な機能を実装しており、元々あった経路案内、列車予約、クーポン配信に加え、ICOCA 残高表示やスタンプラリー等が表示できるようになり、かなり便利になっている。また、走っている列車をタップすると車内の混雑状況や空調の温度も見られるようになっている。お出かけのスポット状況も見ることができる。また、当初モバイコはiPhoneで使えなかったが、このたびiPhoneでも使えるようになった。</p> <p>スマートICOCAを携帯電話で使用でき、携帯電話で電車に乗ったり買い物ができるようになった。ぜひご利用いただきたい。先月確認すると、WESTERのダウンロード数が110万人超え、利用者が増えてきたと感じている。引き続きキャンペーンなどで増やしていきたい。</p> <p>WESTERを活用した利用促進として、デジタルスタンプラリーを実施しているが、どんな方がどこからそこに行ったかの移動データがわかる。自治体の観光スポットと紐づけて利用いただくと、そういったデータも提供できるので、是非検討いただきたい。JRでも「駅からハイキング」といったハイキングとWESTERを組み合わせたものがあるが、ハイキングだけでそれほどコンテンツがあるわけではないので、ほかの事業者の魅力あるハイキングとWESTERが連携し、ポイントなど、何か特典が受けられるものを付与することで、ハイキング好きの方に公共交通とハイキングを組わせて利用いただくという事も考えられる。また事業者連絡会でもそういった情報提供をさせていただく。</p>
会長	<p>私もアプリを入れたが、使い方がよくわからない。紹介いただいたようなことがすぐに実行に移しにくい状況にあるので、もう少しわかりやすく広報いただくとよいと思う。</p> <p>各社のカードを統一していこうという「スルッとKANSAI」がかつてあった。今はICOCAが全てで使えると思うが、どこでどう使え、ポイントがどんな場合につくかなど、利用者が把握できていないと思う。その辺りがきちんと整理されないと客の奪い合いにしかならない。鉄道間、もしくは鉄道とバスの乗り継ぎ割引ができず、乗り継ぐごとに初乗り料金が加算される状況にある。鉄道事業者が中心となり、バスと連携するなど、MaaSの実現に向けて是非とも取り組んでいただきたい。アプリやカードについても、昔の「スルッとKANSAI」のように整理いただくとよい。</p>

発言者	発言内容等
委員	<p>基本方針2の8年の目標として、能勢電鉄の4つの駅の乗降客数が挙げられているが、この4駅に限定した意図はあるのか。乗降客数が多い駅であれば、平野駅が上位に入ってくるかと思うが。</p>
事務局	<p>都市計画マスタープランの中で拠点として示している駅を選定している。</p>
会長	<p>都市計画マスタープランで示しているからと言って、これに限る必要はないのではないか。</p>
事務局	<p>上位計画と整合を図っている状況ではあるが、修正することは可能かと考える。</p>
会長	<p>乗降客数の多い駅を何駅か選択するというやり方もあろうかと思うので提案いただければと思う。今日のこの場ですぐに意見を出していただくことが難しければ、いつまでに意見を出せばいいという期限はあるのか。</p>
事務局	<p>7月26日水曜日までにメールかFAXでいただければ、次回会議までに反映させていただきたい。</p>
委員	<p>駅からハイキングの話聞いて思いついたが、鉄道各社で電車を使ったハイキングでの誘客が行われているが、せっかく自治体と一緒に取り組もうとされている中、自治体の役割は何かと考えると、ハイキングをすることで健康になるとか、医療費減になるとかが考えられるかと思う。指標としてそういった研究はされていないか。自家用車を使う地域に比べて公共交通を使うと健康面でよいとか、通勤とテレワークを比べるとこういう違いがあるといったことがあればいいのではないかと思う。</p> <p>今年から兵庫県でも市に補助金を出してMM事業をしていきませんかという声掛けをしているので、駅を使ったハイキングも公共交通の大切さを伝えるマネジメントのひとつかと思うので、そういった事例があれば教えていただきたい。</p>
会長	<p>クロスセクター効果として、客観的指標でわかるようにしようというトライアルは行われているが、なかなか難しいかと思う。ある自治体では、一人乗りより複数でバスに乗ってほしいということで、利用者の少ない日曜日の同伴者を無料にしている。一人より二人で外出した方が寄道が多く、移動距離も長く、買い物や飲食の消費量も多いというのは我々の研究室でもデータで確認している。</p> <p>ただ医療費や介護費への影響を分析するとなると、長い期間をかけて多くのデータを集める必要がある。某民間会社と某大学が実験しているが、ローカルなところでやっても答えは出ないかもしれない。もうひとつはマクロ的な話で、自動車分担率と医療費をデータで比較するという事はあり得る。</p>

発言者	発言内容等
	<p>大都市では公共交通が充実しているので、自動車をあまり使わないが、地方に行くほど、公共交通がないので歩く距離が短いというデータがある。ただ、どちらが長生きかというとなかなか難しい。当然、歩くことは医療や介護以外にも新しいまちを発見するというようなメリットもある。そういったメリットを活かすには、電車やバスに乗って歩くということが重要である。茨木や高槻でも「隠れキリシタンの里」などの隠された観光資源がたくさんある。阪急沿線ハイキングというようなパンフレットとして配っている。今まで、自治体とどう連携するのかという事があまり見えていなかった。自治体との連携が少なく、それを持って行くとバス運賃が割引されるという事もなく、あるのは企画切符くらいだった。</p> <p>クロスセクターベネフィットは広域でないとうまく出ないので、介護費や医療費というよりは、連れ立って公共交通を使ったら移動距離が伸びるとか消費が増えるという評価をした方が良いのではないかと思う。トライアルは大学の先生や企業でもやっているの、今後、出てきたときにそれが評価できるものかは確認いただきたい。</p> <p>もう一つは事業者がやっているイベントに、行政が関わることがあるだろうか。</p>
委員	<p>自治体との関わりで言うと、「阪急沿線観光あるき」というイベントを実施しており16ほどの沿線市町村と協議会を作り、各自治体から紹介いただく観光ボランティアガイドの方と一緒に沿線を歩くイベントを行うなど、自治体と協議して、まちおこしや旅客誘致に取り組んでいる。</p> <p>また、十数年前から「ええはがきコンテスト」というものを行っており、沿線の風景を募集し、毎年千通ほど応募がある。選定で優秀作品を決めて、ホームページや大阪梅田のイベントスペースで紹介している。沿線の魅力を知っていただくための取組みとしてはそのようなことをしている。</p>
会長	<p>今紹介いただいた内容は、ここに書いている観光の連携として、具体の事業にどう落とし込めるかを検討していく必要がある。各交通事業者から情報提供いただき、本市でどのようなものができるかを計画に落とし込んでいく必要がある。</p> <p>Web で参加の方も何かご意見があればお願いしたい。</p>
委員	<p>指標についてだが、目標値として、現況値からの増加・維持・減少と設定されている。この現況値は非常に重要であり、新型コロナウイルス感染症の影響もあるので、現況値を何年に設定するかをもう少し検討した方が良いのではないか。</p>
会長	<p>今の話はもっともで、先ほど委員からもどれくらい乗降客数が戻っているかという話があったが、利用人数を増やすという目標については、コロナ後なので当然増えるかと思うが、コロナ前と比べて増加するかということ、インバウンド需要が見込めないと人口減少下では難しい。大規模イベントや新たな開発があるという事であれば局地的に利用者の増加はあり得るが、数値指標については、本当にこの数字でよいかどうかにつ</p>

発言者	発言内容等
	<p>いても、次の会議までには是非皆さんからも意見をいただきたい。先ほど委員から便数を指標とするのは難しいのではという話があり、また便数が少しくらい増えたからと言って状況は変わらないし、そもそも便数は全体の運行計画の中で定められるものであるため、指標として難しいのではないかと思う。他の委員からも、是非意見いただきたい。</p> <p>少し時間を超過してしまっただが、ご意見があれば7月26日までにメールかFAXでご連絡いただきたい。次の議題に移りたい。</p>
	<p><u>(3) 平野山下線・大和団地線の持続可能な運行の検討について</u></p>
会長	<p>それでは、「(2)平野山下線・大和団地線における持続可能なバス運行に向けた検討について」、事務局より説明をお願いします。</p>
事務局	<p>平野山下線・大和団地線の持続可能なバス運行の検討にあたり、前回に引き続き当該路線のあり方等について協議いただきたい。はじめに、平野山下線・大和団地線の現状と前回の地域公共交通会議で協議した内容について改めて説明する。</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年から運行赤字の改善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、現在の範囲を運行している。川西病院が市南部に移転したことで、再度当該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、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。しかし、現状の当該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、GH地区及び東谷地区を走る当該路線は平日1日6便の運行であり、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>前回の地域公共交通会議で事務局案として方針とを示したが、委員のみなさまからの意見はなかった。オブザーバーからは示している通りの意見をいただき、「利用実態」及び「当該地区の人口推計」に見合った移動手段に見直す方向で進めたいと考えている。</p> <p>見直し案は資料のとおりだが、現在の利用状況及び将来の人口構成を踏まえた移動ニーズに基づき、持続可能な移動サービスのあり方を検討し、見直しを図りたいと考えている。</p> <p>現在当該路線だけに補助を出している状況を改善し、今後新たに設ける予定のさまざまな移動課題を抱えている各地域への活動支援制度に一本化を図りたいと考えている。計画の資料1でも示した令和6年度から実施予定の「地域の移動課題対策支援事</p>

発言者	発言内容等
会長	<p>業」を当地区で先行的に実施することで、事業化に向けた検討プロセスや課題とその改善方法を整理し、事業のマニュアル化を目指したい。また、支援事業では、地域の検討会の要請に応じて事業者や学識経験者に参加を依頼し、幅広い検討が可能となるような取組みとしたいと考えている。</p> <p>そして、あり方検討完了まではバスを運行し、地元が取り組んでいるルート変更などの収支改善に向けた取組み結果を確認し、現状のバス運行が持続可能な運行となるか本会議で評価していただきたいと考えている。地域の取組みにも関わらず、将来にわたって赤字の改善が難しいと判断された場合は、地域に報告し、地域の検討委員会でバス運行の収支改善の可能性の検討及び、多様な移動手段を含めた持続可能なサービスへの転換等を踏まえて、今後の方向性を検討することとしたい。</p> <p>本会議での意見を受け、先行的に事業を開始する方針で了承いただけたら、次回の地域公共交通会議では地域の取組みの検討状況等を示す予定にしている。一方で、赤字改善の1つの取組みとして地域からルート変更の提案を受けているので、ルート変更に係る協議もお願いしたい。</p> <p>大和地域より、東1丁目の利便性向上および当該路線の収益向上を目的としたバスルート変更の提案をいただいている。こちらについては後ほど別紙協議書(案)にて協議させていただくが、具体的な内容について説明する。ルートを変更する時間は平日9:04～17:34の18便および土休日全便となる。バス停が増えることで運行時間が増えるため、朝晩の通勤・通学時間は通常どおりにしている。また全ての便を変更しないことで平日38便を維持している。地図の黒い線が現在のルートで赤い線が変更後のルートになる。緑色の丸がルート変更時間帯のみ通るバス停・牧の台会館前、黄色の丸がルート変更時間帯に通らなくなるバス停・大和西1丁目・大和東1丁目、赤色の丸が新たに設置するバス停となる。</p> <p>現状の運行での収入予測では令和5年4月のIC利用人数から算出すると1,486万9千円となるが、新停留所を設置することで約328万3千円の収入が増えると考えられる。また、当該地区は坂道があり駅から家までの片道利用が多く現状の運行だと2,100万円の赤字が想定されるが、ルートを変更しバスを維持するために往復で利用していただくことで赤字が1,500万円まで軽減されることが見込まれる。</p> <p>収入予測は、「東1丁目の高齢者の人数」×昨年の12月に実施した平野山下線・大和団地線アンケートでの「大和東1丁目で阪急バスを利用していない人の割合」×平野山下線・大和団地線アンケートでの「大和地域の高齢者の外出頻度」×平均的な利用率50%で算出している。</p> <p>以上が「平野山下線・大和団地線のあり方等について」の事務局からの説明となる。</p> <p>大きく2つある。ひとつは、地域の移動課題対策支援事業についてということで、地域や市民が中心となり、ニーズにあった形のサービスを検討していくが、具体的にどう検討を進めるかわからないので、行政や事業者等と一緒に地域にふさわしいものを考えていくということ。また、トライアルするとすると当然事業費がかかるので、可能な範</p>

発言者	発言内容等
	<p>困で行政が事業支援していけるような制度をこれから新たにやっていくという話であった。</p> <p>もうひとつは、大和地区において2年間の臨時的補助増額の下で昨年10月から新たな形でバスを運行している。先ほど委員からの報告にもあったように、アフターコロナで利用者も増えてきているかと思うが、加えて地域での検討に基づいたルート変更案によって、事務局試算では収入増が見込めるのではないかという説明であった。これについては、2年間に地域で利用促進を進め、利用者数や収支の状況も見たうえで判断し、会議の中で諮っていくという事で了解いただいている。</p> <p>また、将来的には支援事業の中で、大和地区のような取組に対する支援も一本化していきたいということを事務局から説明いただいたところである。</p> <p>他市町では、基本的には空白地・不便地域の取組みであり、利用者数が1便当たり1.5人というような状況だと困るので、そのために2人以上の利用が条件で、収支でいえば50%までは行政から支援するが、それで不足する部分は地域や利用者で負担するというケースがほとんどである。この地区で検討されているような、今ある路線をどう維持するかという規模の大きな事業は今のところ見たことがない。そのような大きな事業にも支援事業が適用できるようにしていかないといけない。そうなると、どの体制で、どういった仕組みや流れで、活動の募集や評価、事業支援していくかは、既存の事例がないのでわからないため、ここで新たに検討する必要がある。そのためにも、当該地域提案のルート変更による利用促進を図りつつ、来年以降、当該地区で新たな検討会を設けて、そこでの情報収集や議論を踏まえた課題対応などに基づいて新しい支援事業の枠組みを作るようにしてはどうかと思っている。</p> <p>新しい計画の中の支援事業が令和6年からスタートにできるかどうかはわからないが、大和地区の2年間の猶予の中での検討を踏まえて、必要な情報やデータを提供いただき、取組みを繋いでいければよいと思う。</p> <p>そういったことで、2つの大きな課題があると理解いただきたい。</p> <p>皆様からご質問・ご意見あれば是非お願いしたいが、いかがか。</p> <p>新しい運行は昨年の10月からスタートしたかと思うが、利用者の推移といったデータはあるか。</p>
事務局	<p>この期間の大和団地線等の実績として、昨年10月から変更して、コロナの影響で利用者は減っていたが、今年の3月からは上向きになってきている。多少の上下はあるが、利用者数は増えている状況にある。</p>
会長	<p>この変更案で、一定の利用者増と収入増を見込んでいるという事だが、基準値は昨年の数字をベースにしているという事で良いか。既に増加傾向にあるので、さらに利用者が増えるという可能性はあるのか。ある意味予測は目標でもあるので、現状で増えつつ</p>



発言者	発言内容等
	<p>あるので、もう少し上ぶれした形で収入増を見込むこともできるかと思うがどうか。</p>
事務局	<p>今の試算は、アンケートの結果や高齢住民の人数から算出しているの、利用促進で利用者が増えてくれば上振れすることもあるかと考えている。</p>
会長	<p>地域でも目標にはなるかと思う。次の時点までに今回の改善案でここまで増やしましょうという話になり、次のステップとして新しい事業の前倒しの中で、関係者の支援を受けながら次の方針を検討することになろうかと思う。</p>
委員	<p>資料2の11ページに全基本方針に共通の地域の移動課題対策支援事業の記述があるが、この内容をブラッシュアップしていったら、当該路線のコミュニティの方が手を挙げられて路線の在り方について議論していき、この2年の間に結論を出していくという理解で良いか。</p> <p>また、既存交通の利用促進や新たなサービスの検討という記載があるが、他のコミュニティから手が挙がってきたときの支援としては、どこまでの支援を考えられているのか教えていただきたい。</p>
事務局	<p>地域の移動課題対策支援については、これからどのような形で進めるかというところではあると思うが、現行、大和地区で実施しているような既存バス路線の維持をどうしていくかというようなことに加えて、移手段の転換、または空白地に新たな移手段を入れていくことなども含めて、他地域でも取組みを進めていけるとよいと考えている。移動課題がある地域を募集して、可能であれば令和6年度から何地域かで取り組んでいけるとよいが、大和の実績も踏まえて内容を検討していくことを考えている。</p>
会長	<p>他都市では、いずれも空白地・不便地対策として行われており、どこもほぼ同じで、支援の上限を何%にするかという程度の支援事業がほとんどである。</p> <p>今回の大和地区のように既存のバスルートはどう維持するかというような提案では、どういう形でこの事業を組み立てていけばよいか、先行事例がない状況であり難しい。そのため、この計画が完成した令和6年度からいきなり募集が出来るかという、枠組みが決まっていなくて難しい。ある程度確定させるためにも、今尽力されている大和地区の取組みを進めていただいて、その成果を期待したい。今までは地区が中心になり案を出してこられていたが、今後は、この事業を前提として取組みを検討いただければよいと思う。</p> <p>今回の案が認められれば、ルート変更後の利用状況をチェックして、前倒しで新しい仕組みを作って同時並行で検討していければ良いと思う。うまくつながって2年後にこの事業で一本化となればそれに越したことはない。ただ、地区の事情もあると思うので、その時点で一本化できるかどうかは精査が必要である。最終的には新しい支援事業に一本化していくべきであろうということである。</p>

発言者	発言内容等
	<p>出来れば運輸局からも、支援事業としてなにかあれば紹介いただきたい。</p> <p>先ほど委員からお話があったが、やってみないとわからないところがある。少しでもいい方向を探っていくという事が一つの方法かと思う。是非皆さんのご協力を得て、この取組みを進めていければと思う。</p>
委員	<p>大和地区取組みについて一点、確認させていただきたい。当該路線案の見直し方針案で、まずあり方検討会を作り、そこで「地元団体が取り組んでいるルート変更などの収支改善に向けた取り組み結果を確認し」と記載されているが、これは地元の協議会で出されている提案を全面的に先行して実施するということが。</p>
事務局	<p>この後ルートの変更について協議いただき、ルートを変更することで利用が増えるかどうかも含めて確認していきたい。</p>
委員	<p>バス停の新設や新たなルートについて、費用面でも協議をされるという理解で良いか。</p>
事務局	<p>新たなルートを追加することで、大きく費用は変わらないかと思うが、収支改善がどのように起こるかは確認していくというところである。</p>
委員	<p>他のコミュニティから手が挙がってきた場合にどうするかについて、まずは地域の移動課題について地域で全面的に考えてくださいという事になるのか。</p>
事務局	<p>この事業を立ち上げた後、地域から応募いただくことになるが、この地域ではこういうことが課題だと思っているという事を出していただいて、その解決方法を一緒に考えるところがスタートになるかと思う。</p>
委員	<p>川西市は南北に能勢電、東西にJRと阪急が走っているという交通体系であり、地域の移動課題とすれば恐らくバスになる。自家用車利用が大半であるので、今後乗れなくなる人のことを考えるとバスがメインになると考えている。</p> <p>北陵コミュニティの会長としては、来年度に特別支援学校が開校されるので、教職員の通勤の問題についてはまた別途鉄道事業者さんに相談したい。</p>
会長	<p>地域の課題というと、バスがなくて困っているというようなことしか出てこないかもしれないが、できればもう少し積極的な地域主体の取組に対する支援事業になれば良いのではないかと思う。地域が主体となって、場合によってはコミュニティを超える枠組みがあってもよいし、ほとんど人が住んでいないような地域になるかもしれない。大和地区のように既存バスのルート変更の提案をいただいているので、この取組みで</p>

発言者	発言内容等
	<p>どれくらい変わるのを見ながら、この先このコミュニティのニーズに合う形で持続可能な仕組みをどのように作れるのかを検討することで、その中で上がってきたことがあれば、新たな試みとして試行するというような仕組みを作ってほしい。</p> <p>他の地域から手が挙がった場合に、どのような募集の仕組みにするかは、内容を固めていかないといけない。応募条件や体制、スケジュールの中で、何をやってもらって何の支援が出来るかを決めていくために、次の計画で検討いただくとともに、先行的な取組として関係者も入って次のステップを検討する必要がある。その結果をフィードバックいただければよい。そのため、令和6年度にこの事業がきちんと出来上がっているかという点と難しいかもしれない。</p> <p>皆さんからも他の事例などがあれば、枠組みの検討に際して是非情報提供いただくようお願いしたい。</p> <p>それでは、さきほど事務局より説明があった「ルート変更について」の協議書について説明をお願いする。</p>
事務局	<p style="text-align: center;">＜(3) ルート変更についての協議書読み上げ(2分)＞</p>
事務局	<p>以上がルート変更の協議書案になる。協議をお願いしたい。</p>
会長	<p>これについて、何か意見があればお願いしたい。</p> <p style="text-align: center;">＜異議なし＞</p>
会長	<p>新しい停留所については、了承を得たという理解で良いか。新しい停留所を作る場合、最近危険な箇所の停留所の設置は難しいということもあり、警察協議を含めて問題になることもあるが、大丈夫だったという事で良いか。</p>
委員	<p>よい。</p>
会長	<p>それでは10月から新しい試みをやっていただき、地元でもこれまではバスを使っていなかった方にも使っていただいで実績を作っていただき、支援事業の次のステップに移れるように進めていただければと思う。</p> <p><u>4. その他</u></p>
委員	<p>皆様に報告がある。阪急バスでは、大阪エリア・兵庫エリアの上限運賃の変更の申請を出させていただいている。今年の3月31日に申請を出し、認可いただければ9月1日から実施したいと考えている。申請理由として、一般路線バスは1997年から消費税</p>

発言者	発言内容等
	<p>率の引き上げに伴う運賃額の変更を除くと26年ぶりになる。この間、ICカードの導入、バスロケシステムの導入など、国や市の支援を得ながら利便増進策の実施に努めてきたところである。しかしこの26年間、少子高齢化の中でどうやって事業をしてきたかという、非効率な路線の減便以外では、一番高い人件費を抑制するために、人件費の安い子会社に運行委託したり、契約社員制度を導入することで何とか運行維持してきている。ただ、バスの運転士は朝早い、夜遅い、毎日不規則で労働時間が長いという事で、一般の人よりも給与水準が低いので、処遇改善が必要ということで、子会社の委託契約社員制度も3年ほど前に廃止して、阪急バスの従業員として一体化した運営を実現している。ただコロナの影響も直撃し、どうにもこうにも事業がやっていけないところになった。また運転手の処遇が改善したといっても、募集をしても人が来てくれない。まだまだ一般から見ると処遇が低いということで、更なる処遇改善にも原資を使っていかないといけないという状況にある。また、EV化による設備投資もあり、今回やむなく運賃値上げの申請をしていただいた。</p> <p>川西エリアでは初乗り運賃220円が230円、また来年の秋ごろに10円アップの計画をしている。世の中の物価の値上がりの中でお叱りを受けそうなところではあるが、このような事情であり、なにとぞご理解いただきたい。</p>
会長	<p>どこも運賃の値上げは出てくるところで致し方ないのかもしれない。</p> <p>個人的には、ワンマン運転になった時点で間違っていたのではないかと思う。運転と運賃収受、案内、交通安全を含めて、運転手が一人でしないといけない。OBやボランティアによる車掌を入れたらよいのではとずっと言ってきたが、実現はしていない。バスでもボランティアによる補助を考えていただき、待っている方の案内等が出来ないかと思う。職員を動かすとお金がかかるので、OBの協力を得られるよいと思うが、もう少し積極的に利用者を増やす方向も検討いただきたい。</p>
委員	<p>当社で管理している妙見の森関連事業の営業を終了することとしている。1960年にケーブル・リフトの営業を開始したが、広場の整備やBBQ施設の整備、足湯の整備、アートイベントの実施などをしてきたが、通年にわたり安定した集客には繋がらず、利用者も年々減少傾向であったところに、コロナの影響で事業環境が厳しくなった。加えて、今後大規模な設備の更新と修理が必要だということで、今回営業終了という事になった。6月23日に発表した、ケーブルの方が鉄道事業に基づく廃止届を1年前にしないといけないので、廃止日は来年の6月24日となるが、行政関係で意見聴取をしたうえで、公衆の利便性を阻害する恐れがないと認められた場合は、廃止日の繰り上げの可能性はある。その際は改めて公表することになっている。</p>
委員	<p>ケーブルの廃止に関連して、阪急バスとしても、日曜祝日に妙見口からケーブル黒川駅に運行しているバスについても、併せて廃止を考えている。</p> <p>また妙見口から黒川を通過して能勢町につながる路線について、平日のみ1日8往復、</p>

発言者	発言内容等
<p>会長</p>	<p>能勢町の100%補助路線で運行しているが、収支が非常に悪く、1便あたり5人台の便が一番多いような状況であり、能勢町でもバスでの維持が難しいという事で、能勢町の地域公共交通会議でこの路線のあり方を議論しているところである。地元の自治会も入り、いずれ方向性が出ると思うが、バス運行を廃止して乗合タクシー等の代替になるかと思う。途中、川西市域の黒川地区を通るため、情報提供させていただいた。</p> <p>今のお話は大きく2つある。ひとつめは、極めて少ない市の観光資源がなくなるということである。計画の中で観光との連携を書こうと思うと、そうした資源を持続していかないといけないが、今回残念ながらなくなるというのでさらに厳しい状況になる。連動して阪急バスも路線を廃止されるという事で、観光連携は大きな問題だと思う。</p> <p>もうひとつは、隣接自治体との連携で、手を組んで様々なことを考えていかないといけない。広域で必要な路線を動かすことも考えないと、単独ではどこも厳しい状況にあり、そういった課題も示唆されていると思う。そうしたことも含めてご検討いただければと思う。</p> <p>今後、今日ご承認いただいた大和地区の新しいルートで、地域の皆さんにも頑張ってもらっていただき、どれくらい乗客を増やすことができるのかといったことを踏まえて、地域主体の取組みに対する支援事業をどうやって固めていけるのかを検討いただきたい。</p> <p>一方では、運賃値上げや資源の廃止など厳しい状況も紹介いただいたので、そういったことも踏まえたうえで、少しでも前に進めるように、今後とも、各委員の皆様から多くの情報を提供いただきたい。今日の会議はこれで終了させていただく。</p>
<p>事務局</p>	<p><u>5. 閉会</u></p> <p>皆様、どうもありがとうございました。</p> <p>次回の会議については、11月頃を予定している。詳細の日程等が決まり次第、皆様にご連絡差し上げる。それでは、本日の会議はこれで終了とさせていただく。</p> <p>本日は誠にありがとうございました。</p>