

## 記 録 簿

日 時	令和 7 年 2 月 24 日 (月・祝) 10 : 00 ~ 11 : 30	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 ・小西副部長 ・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 路 線 バ ス の 運 行 に 向 け て 内 容		

### 【概要】

1. 開会
2. 市長からの説明
  - (1)市の基本的な考え方
  - (2)大和バスの歴史
  - (3)大和バス 30 便への経緯と考え方
  - (4)今後の進め方
3. 意見交換
4. 閉会

### 【詳細】

1. 開会
2. 市長からの説明
  - (1) 市の基本的な考え方について

市長： 本日は、最初に持続可能な大和バスを実現するために必要なことについて説明する。内容については、大きく 4 点あり、「市の基本的な考え方」、「大和バスの歴史」、「大和バス 30 便への経緯と考え方」、「今後の進め方」について説明させていただく。説明後、皆さんと意見交換を行いたいと考えている。

それでは、まず始めに市の基本的な考え方だが、1つ目は、大和バスは現在の利用人数を見ると大和住民の生活にとって重要なインフラとなっており、市として継続的に支援を行う。

2つ目は、市としては、市全体の事業をどのように進めて市全体の財政をどのように管理するかという責任を持ちつつ、市民の生活と財政のバランスを取りながら運営したいと考えている。バス事業者に対しても赤字負担をお願いするというわけにはいかないので、持続可能な経営が可能となるようなバス運行にする必要がある。このため、大和住民の生活、バス事業の運行、市政運営の 3 つそれぞれがバランスをとれるようにしたいというのが基本的なスタンスである。

3つ目は、大和バスの持続可能性のためには、住民と事業者の協力が必要不可欠である。これまでも大和の皆さんにはたくさんの協力をいただいていた。今後はさらにお互いに何ができるかを話し合い、具体的に決めていくことが重要である。このプロセスを通じて、現在から未来にわたって持続可能なバスの在り方を考えていきたいと思っている。また、バス運行には運行予算を市議会に承認いただく必要があるが、現在、バス運行には 1,500 万円の赤字を補填している。これは大和団地線と平野山下線を含んだ全体の金額である。バス運行を令和 10 年度

までそのまま運行させるため、その予算を令和7年度中に市議会に上程し承認を得る予定である。決してバスを無くすことを目指しているものではなく、予算の中でこういった運行ができるのかしっかり協議したいと考えている。

あと、地域公共交通会議という市や阪急バスの事業者、学識経験者、市民代表などが公共交通について議論する場がある。ここでもバス運行を議論し承認を求める必要があるということも伝えておく。

地域の皆さんには、バスルートの検討や利用促進への取組について協力をお願いしたいと考えている。地域の方々には主体的に取り組んでいただき、バスの利用を促進する取組をおこなっていただきたい。

持続可能なバス運行には、地域住民や事業者の協力が不可欠である。市だけで決めるのではなく、住民、事業者、そして学識経験者を含めた議論の場を作ることが大切である。そこで異なる意見が出ることもあるかもしれないが、それを通じて最善の解決策を見つけ出したいと思う。

## (2) 大和バスの歴史について

市長： 次に大和バスの歴史だが、昭和58年に市民病院が東畦野に移転した際、病院へのアクセス向上を目的として運行を開始し、平成13年に大和地区へ延伸した。この路線は市が赤字補填を行うために補助金を出す唯一の路線である。平成17年3月には、赤字額が増加してきたことから、予算をコントロールしないとイケないということで市議会として付帯決議がつけられた。平成20年以降には、大和地区の皆さんに大和バスだよりを発行していただいたり、ポスター掲示の活動など、今に至るまで様々なご協力をいただいていたことも歴史の一つである。

次に、私が市長就任後になるが、平成31年に阪急バスの赤字問題に直面した。当時の赤字額は約4,000万円だったがそれに対し、市からの補助は1,500万円しかなかった。この不足分を阪急バスに負担していただいていたが、さすがにこの状況を改善してほしいということで、阪急バスより補助路線再編に係る要望書が提出された。

## (3) 大和バス30便への経緯と考え方について

市長： 令和4年度は大きな変化があり、乗客を増やそうとしてもコロナ禍で難しい状況だった。補助額1,500万円についても、令和4年10月から令和6年9月まで2年間限定で年間2,100万円まで増額することとした。また、運行経費を補助額の2,100万円に収まるよう運賃を160円から220円に改定し、便数に関しても平野山下線は32便から6便に、大和地域も土日21便から12便に減便した。

令和5年2月の地交会議では、病院移転後における路線のあり方を協議した。令和4年10月から令和5年12月までの評価期間を設け、目標を設定し、利用者の増加に向けてルートの変更も行った。ただ、皆さんには一生懸命頑張っていたが、令和5年11月の地交会議で、1年間の輸送人員は14万6,600人という実績が報告された。これは当初の目標である19万3,000人を大幅に下回っており、バス運行の見直しが必要ではないかという意見が出された。令和6年3月の地交会議では、実績に基づき経費を再計算したことに伴い当初19万3,000人の目標数値を15万9,000人に下方修正をしたが、予測値は14万2,000人で目標に達しないという結果になった。目標達成に向け、皆さんには努力をしていただいたが、実績としては少し目標に届かない状況だった。そのため、運行に関して一定の見直しが必要ということで、30便への減便が地交会議で決定された。

決定に対し住民の皆さんからの「残して欲しい」という声があることは承知していた。6月に市議会でもどのような話をしたかということ、まず、現状では運行期間が10月からスタートという期間設定がややわかりにくいいため、これを4月スタートの年度にすることで、1.5年間のバス運行を保障するための赤字負担2,200万円が必要であることを説明した。一方で、大和の皆さんからは「38便は維持して欲しい」、「復活して欲しい」とのご意見があり、市議会から補正予算に対する付帯決議をいただいた。さらに、住民代表から大和循環バス維持に関する請願書も提出されている。このような状況を踏まえ、令和6年7月に改めて地交会議を開催したが、地交会議としては目標を達成しておらず状況が変わりがないため、当初決定した

内容に変更はなく、30便でいいのではないかという意見をいただいた。

地交会議や市議会の意見もあるが、最後は市長として責任を持って決断し、予算1,500万円の中では、30便だろうと判断した。

なお、令和6年10月からの運行スケジュールは、3ヶ月前には30便の新ダイヤを決定し阪急バスから運輸局への届出が必要で、そのためには、令和6年6月議会で補正予算の上程が必要であり、それに向けて令和6年3月の地交会議で30便への減便を決定した。この点については、たくさんのご意見や賛否があると思う。ただ、私がこれから取り組みたいのは、過去色々な議論、結論、意見云々があると思うが、未来に向かってどうしていくのかを、今日考えなければいけないと考えている。まずは令和8年度から10年度の予算について、市議会等のご理解を得る必要があるが、その前に住民の皆さんと一緒に取り組みを進めていきたいと考えている。持続可能なバス運行のため、地域住民、事業者、学識者、市等で協議の場を設置するので、そこでぜひ地域の皆さんと意見交換しながら決めていく、そういった場所を作りたいと思っている。

#### (4) 今後の進め方について

市長： 最後に、今後の進め方ですが、令和8年4月以降のバス運行について逆算して考えると、令和7年10月頃には地交会議で運行方法を決定する必要がある。令和8年4月にバス運行を開始しようとする、令和8年1月から3月の間に阪急バスと契約する必要がある。契約するためには予算の裏付けが必要なため、12月議会でその予算を確保しなければならない。12月議会へ上程するためには、ルートなどを地交会議で承認いただく必要があり、運行方法を一方的に市が決定するのではなく、地域の皆さんとしっかりと話し合う場所を作りたいと思っている。15分ほど話したが、以上が私の思い。この後皆さんの意見を伺いたい。

### 3. 意見交換

地域： 市長からご説明いただいたが、確認しておきたいことが2点ある。

1点目は、補助金1,500万円や2,100万円など話があったが、このうち8割が地方交付税で措置されている。これは間違いはないか。

市長： 地方交付税の中には、普通交付税、特別交付税というものがあり、算定の中に入っているのは事実。しかし補助金として、資金使途を明確にされて交付されるというものではない。赤字補填をしている部分については特別交付税の算定根拠になる

地域： 8割が地方交付税で措置されているということで良いか。

市長： はい。

地域： それともう1点、地交会議について、以前はオブザーバーとして地域から参加したりしていたが、最近呼ばれていない。こういう状況の中、平日38便から30便への減便について地交会議で承認されたという説明があったが、あの時は具体的な協議がされていない。議会から請願がありましたという報告のみ。地交会議で地域の意見は伝えられていないと感じる。議会の請願について、8,000人の署名を集めて議会に提出したが、それが実現されていない。

市長： 地交会議のオブザーバー参加について事務局から説明させていただく。

課長： オブザーバーの参加については、地域公共交通会議の会長がこれまでの協議内容などを踏まえて、最終的に地域の方をオブザーバーとして参加させるかどうかを決定している。また、地域との協議の場に地域公共交通会議の会長が参加した事もある。これまでの経過や協議内容も踏まえて参加いただくという形はとらなかったというのが経緯である。

市長： 事務局の説明のとおり。前提が間違っているということではないと考えている。

地域： 市長にお願いすることが1点、市長が間違っていると思うことが2点ある。

まず1点目。大和のタウンミーティングの案内チラシの中で市長からのメッセージの部分に「市内唯一の補助路線である大和バスについて」という表現がある。地元のものからすると、財布を握る亭主が優しい嫁さんに対して、誰のおかげで飯を食っているんだというように、権力的に抑えようとするような1種のパワハラのように感じるが、これは違うのではないか。もしまたチラシを出す機会があるなら、「地域の皆様が日常的に必要なとしている大和バス」と表現を変えてもらえないか。

2点目。先ほど説明にあった基本方針2.3について、違うのではと思う表現がある。交通行政というのは行政の責任。国も交通政策基本法というものをを出して、住民の足を確保しなければならないと書いている。行政の責任であるのに、財政の責任にすり替えていないか。もっと行政としての住民の足を確保するという、国が定めたいわゆる基本方針、それに沿ったやり方、言い方が必要だと思う。もちろん財政も必要だと思うが、それは2の次3の次。まずは行政の果たすべき責任は何かという事を自覚していただきたい。

基本方針3について、これは古いと思う。住民と事業者、市の3者が協力するということは、国土交通省が出した地域公共交通の活性化及び再生に関する法に基づいて、市は基本計画を出した。その後、令和5年に改正案がだされ、3つの共創ができた。いわゆる官民の共創。交通事業者の共創。他分野を含めた共創、他分野と連携しながら公共交通を支えていこうということが新しいものであり、いかに住民と連携するか、他分野と連携するかについて検討されない限り、1,500万円の補助金がどうだと言っている場合ではない。まちづくり全般を通して、デザインしない限りこの問題は解決しない。その力量が今市長に問われている。

地域： 議会の請願採択に対して、地域公共交通会議の場で会長が、「こんな請願が出されて、残念だ。請願の出すうちの半分はバスに乗ってくれたらいい。」と発言していた。こんなことが許されるのか。住民の意見を聞いて議会が請願を採択したのだから、しっかり議論の場に上げ30便を再検討するのが筋である。

それと、もう1点お願いがある。仮に38便にして、1,500万円が1,550万、或いは1,600万になっても大したことはない。願いを実現する方向に舵を切っていただきたい。どんな被害が出ているかのアンケート結果が出ているが読まれたか。

市長： アンケートをいただいているので読んでいない。

地域： 38便という声があるのに、それを無視して金額だけで減便を判断するというの一番の問題だと思う。もう1点。総合医療センターについて、能勢口からキセラまで無料バスが運行しているが、利用者は少ないが費用は全額市が負担している。これについてはどう考えているか。無料バスにはお金を出して、大和バスは50万100万円はみ出たら削るとはどういうことか。方針でも確かあったと思うが、地域住民の方と協力して進めていく典型が大和ではないか。大和の苦勞をもっと評価しないと駄目ではないか。ぜひ改めて欲しい。

市長： まず最初の1人目の方の意見で、『市の補助路線という表現がおかしいではないか』ということについて、基本的にバスの減便は大和だけで行われているわけではない。阪急バスの自社路線については減便になったりしている。減便は当然あり得る話。大和バスについては、補助金を出していくことによって、一方的に阪急バスが減らすというものではない。今後の大和バスについては大和の皆様と私たちが話し合っていくといけないといけない。ただ、唯一の補助路線については、大和の皆様が認識していただいていると思うが、事実として申し上げている。

ただ、一方で今日も話した通り、大和バスが皆様にとって重要な生活インフラだということは私も認めている。認めているからこそ1,500万円の補助金をこれからも継続していきたいということを申し上げた。

もう1つの質問事項について、市の財政を言うなということであったが、住民の願いは様々

なものがある。バスの便数維持を願う人もいれば、医療費を安くして欲しいという人など、たくさん願いがあがる。全部叶えようとする増税したり、何かサービスを見直していかないといけない。このような中で優先順位を決めて皆様の幸せと財政は両立しないといけない。

しかし、交通政策として非常に重要なこととおっしゃっていただいた。大和バスがあったとしても、全ての大和地域の方の交通や移動の足を守ることができるわけではない。例えば、来年度は地域の皆様がボランティアで運行していただく有償ボランティアに使用するリース車両に対して福祉と連携して補助を行う予定であり、様々な移動手段を検討する必要がある。

今回はその中でも大和バスについて、住民の皆様、事業者、私たちがしっかりと話し合っ決めていく。民間の事業者の方に前例があるのかどうかや、連携ができる、できないなどは、話し合いの中で決めていきたい。この話し合いにご協力いただかないと次のステージには行けない。また、地域公共交通会議には、私は出席していない。申し訳ない。ただ、地域公共交通会議の会長とは話をさせていただいている。会長の発言が100%正しいということではない。様々な意見があると思う。

しかし、1番言いたいことは『地域の皆様の頑張りはあるが、実際に利用していただきたい』という事。会長自身も地域の皆様と意見交換をし、ご理解をいただいたと認識していたが、地域の皆様はご理解いただいていたということでも出た発言だったかと思う。ただ、私は最終的に地域公共交通会議のせいにするつもりはない。地域公共交通会議の中で大和バスについて、お金ではなく人員でみることや目標人員19万人が当初目標で目標を下方修正したことなどの議論があった。もし、目標を達成していれば地域公共交通会議の会長として、補助金額を1,500万円といわずに、もう少し住民の努力を見るべきだとか補助金額を増やすべきだという話になった可能性もあった。まずは、目標をしっかりと設定し達成に向かっていくという事が必要。

地域： 大和バスについて、なぜ阪急バスの社員を使っているのか。宝塚市では、バスが運行していた所の採算が合わなくなったので、タクシーやマイクロバスに転換し、大変好評であると聞いている。市も負担額が減り、運行便数も増え料金も安くなったという記事が朝日新聞に掲載されていた。なぜ、高価なバス車両や、運賃の高い阪急バスにお願いしているのか。運転士も正社員であり経費も高い。

市長がおっしゃっていた『地域のインフラを守りたい』ということなら、もっと経費が安くなる方法で運行することを考えるべきだと思う。

最後に山下駅のほうには、ゴルフ場の送迎バスがよく出入りしている。このような送迎バスを利用すれば赤字を抑え、利用する人数も増え料金も安くなると思う。現在、片道250円であり往復だと500円。この料金だと電車で梅田近くまでいける。先ほど述べた内容について一度ご検討いただきたい。

市長： 1つの具体的なご提案だと思う。

私がここで一方的に決めるつもりもないので、先ほど申し上げたとおり、本当にこのサイズのバスが必要なかなども議論していきたい。

ただ、バスは1便に10人くらい乗っていただかないといけないと思う。大型2種の免許は簡単にとれるものではなく、保有率も少ない。その分給与も高く支払わないといけない。

また、阪急タクシーは阪急バスの関連会社であるので、ある程度調整しやすいかと思えます。

たとえば、利用人数が多い時間帯はバス、利用人数が少ない時間帯についてはタクシーなどと決めていく事は可能であると思う。

ただ、運賃については交通事業者が勝手に決めるのではなく国に申請し、認めてもらうような流れになっているので、すぐに安くなるかと言われると分からない。

運転士の給与についても、もしタクシーの運転士とバスの運転士の給与に大きな違いがあれば、経費削減につながり持続可能な形で運行できる可能性がある。そのような事を話し合いの中で決めていきたいと考えている。

キセラのバスについては別の話になるかと思う。今は大和バスの話をしているので論点をそこに集約をしていきたい。

地域： 私は大和東5丁目に住んでいて、買物に行くのに定期券を使ってバスを利用しているが、15人程度が乗車している。買物帰りの人が買物バッグを持って乗車しているので、大和のバスは現在運行しているサイズでないといけないと思う。

また、阪急バスの運転士の方はすごく親切であり、乗降時にはとても気を遣ってくれていると思う。今のバスよりサイズダウンするのは考えられない。

地域： 大和西5丁目に住んでいる者だが、空き家問題と地域の問題というのは、バスにも関連すると思うので、その点から質問させていただく。現在、全国の空き家率は13%を超えている。川西市の場合は12%程度。大和地域は5%である。この地域は住民の皆様にとって非常に住みやすいと評価されると思う。私は他の地域にも住んでいたことがあるが、大和地域は非常に優れていると思う。また、公共交通については能勢電鉄が運行しており、便利である。

市長からすれば、どの地域も同じように扱わなければならないという意識はわかるが、選択と集中という目線で、大和地域を最優先で扱って欲しい。

地域： 私は交通事業の会社に勤めている。交通事業者目線としては、持続可能な運行をめざすには、定期券を利用するお客様がいないといけない。定期を利用しないお客様をあてにして事業をするというのは非常に難しい。大和団地のバスは定期の利用者はどれぐらいか。

市長： ICデータの数字は、市も把握しているが、定期の割合については、手元に資料がない。

地域： 補足させていただきたい。38便から30便になり、朝夕の時間帯が削られているので通勤利用者の減少が大きい。よって通勤定期券利用者が減っているのは明らかである。

地域： やはり定期のお客様がいるから、定期外の方が利用出来る。バスを継続するとなると定期券のお客様を増やす必要がある。現在、一の鳥居駅の近くに物流センターが出来ている。その送迎を大和バスが担えば、通勤定期券での利用者が増えると思う。畦野駅または、平野駅から送迎するイメージ。送迎バスの運転士確保も難しいと予想されるので、相互にメリットがあるのではないかと思う。

市長： ありがとうございます。まず最初の方の質問から回答する。

バスの規模をどうするかというのは、実際の乗車ピーク時にどれ位乗っているかを基準として考え、乗れない方が出てくるのが問題であると思う。そうなるとうちでもあのサイズのバスが必要になってくると思う。ただ、利用者が少ない時間帯は、皆様の影響がないことを踏まえて研究していきたい。

2人目の方については、大和が皆様に選ばれているという事は私も共通認識として持っている。大和バスをどうやって持続可能にしていくかということと一緒に考えていこうというのが今日のタウンミーティングの主旨である。

川西市は、能勢口～清和台に抜けていく道と能勢電鉄の2つを生命線と位置づけている。その他の移動手段については、事業者のみではなく、地域の皆様と一緒に取り組んでいこうということが基本的な考え方である。

また、大和だけ優先するのではなく川西市内どこの地域に住んでいる方も幸せになってもらいたいと考えている。大和にとって必要なものは何か、他の地域にとって必要なものは何か、ということを考えていきたい。現在の川西地域については持続可能なバス運行について考えている。

38便では3人体制で運行していたため朝早く、夜遅くの運行が可能だった。しかし、30便になると運転士2人体制になる。朝早く、夜遅くの運行にしようとするとうちで1名のバス運転士が必要になり人件費が増える。乗客は増えるが赤字も増える。

また、物流センターの送迎については、可能かどうかは分からないが、バス運行に関しては、基本的に運賃収入と補助金でやるのが基本だと思う。

それ以外に、ご寄附もらえないか、広告できないかなど事業収入以外の収入については、今後持続可能な運行していく為には検討する必要もあるかと思う。ただ、送迎バスの影響で大和バスの空白時間が増えてしまうことも課題である。

地域： 大和東に住んでいるものです。本日はありがとうございます。持続可能な運行について検討するにあたり、お金の問題は無視できない。赤字である以上持続可能は難しい。

地域： このバス問題については、単に交通政策の問題として捉えるのではなく、都市政策や高齢者問題など、福祉的な目線も含めて考えていく必要がある。

市長： ありがとうございます。

まず1人目の方について、赤字は1円も許さないということではなく、この都市の在り方、大和の在り方、持続可能な在り方を考えたときに、市としては、一定の金額は大和地域のバスに必要という事を申し上げたつもりである。福祉的な意味合いや、都市政策的な意味合いも兼ねている。

繰り返しになるが、1億円かけて改善してほしいとなるとそれは他の行政サービスとの兼ね合いになるので、まずは1,500万円の中で継続していく。

今後の運行については、交通事業者や市、地域の皆様と分析してこれができるのかどうかを話し合いたい。その話し合いの場所をつくるところからスタートしていきたいと考えているところである。

福祉的などところでいくと、皆様の生活・移動を守る移動手段はバスだけではないと考えている。既存のバスをしっかりと補助金を入れて守っていきながら、たとえば最寄りのバス停まで行けない方や、病院まで行けない方についての移動は、地域の中でボランティア輸送していただくと、今まで持ち出しでやっていた車両代などは、市が補助をしていく。このことにより路線バスを守っていくという大きな部分と、地域内の移動を担うより細かい部分を守っていく。この2つを合わせることで、大きな意味での移動支援と考えているので、ご指摘のいただいたとおりでと思う。

地域： 私はずっとバス問題に関わらせていただいている。月1回の大和交通検討委員会に参加しており、市や阪急バスも参加していただいている。その中で、色々協議・意見交換をしてきた。その中で、大事な話になると市の職員から『方針は市長を含め、市内部で協議して決定していく必要がある。』という言葉が出てくる。

市長は、持続可能なバス運行にする為に地域と市と交通事業者・学識者で協議する場を設けて意見のすり合わせを行うと言っているが、いままでの話を聞くと『市長が全部決められる』という印象を受けた。大和は請願を出している。請願については、市議会だよりでもとても大事な市民の役割であり、権利であり、市に対しての大きな提案であるとしている。請願が採択され、付帯決議がついたのにも関わらず、30便へと減便した。

先ほど市長は、30便への減便したことによって困っている方の声をはっきりとは知らないと言った。

市長： 『アンケートの内容を知っていますか』という問いに対して『アンケートを手元に見たわけではないので、内容は知らない』という事なので、誤解はしないでいただきたい。

地域： 大和バスだよりに記載していますので、確認いただきたい。切実な意見が書いてある。

例えば医療センターの送迎バスには年間2,000万円の予算がついている。大和バスの赤字額の8割は国からでているので、実質市が負担している金額は400万円。この金額で、大和バスの年間の利用者約15万人が幸せで安心して暮らせるのは、非常にコスパが良いと思う。

それから先ほどから、小さいバスはどうか、送迎バスを使えないかなど意見がでていたが、十分検討してきたし、路線バスしかないという結論に至っているし、市も認識している。

もし、ボランティア輸送や送迎バスを使うなどになると、赤字額はもっと多くなるかも知れ

ない。赤字額が減少するかの確証もないまま検討するのはとても危険であると感じる。

また、赤字補填の金額の上限が1,500万円であるというが、物価高騰の中、この上限金額を1,500万円で固定されると、バスが減便されるのは火を見るより明らかである。

私たちは、平日38便を継続する為に今まで3度の減便を経験した。また、運賃も160円から240円へ値上げされた。今年も値上がりすると聞いている。

また、地域公共交通会議の会長が『地域の問題は地域公共交通会議で扱うべきものではない』と発言されていた。それがいつのまにか、地域公共交通会議の議題に毎回上がり、地域公共交通会議で承認を得たということで、結局、大和バスは30便へと減便した。

色々な意見があるかと思うが、民意は38便。どうして議会に請願が無視されるのか。私は理解できない。本当に大和バスが30便でいいのか。1,500万円の補助金でいいのか。更なる減便もあり得る。運転士をもう1人減らされると平日12便になってしまう。これでは私たちは生きていけない。検討をお願いしたい。

地域： 初めて参加するものなので、的外れな質問をしていたら申し訳ない。

市のホームページに、『70歳以上の方が、起こす事故が多いので、免許の自主返納を求める。』と記載しているが、バスの減便は『免許を自主返納しない』という大義名分になるかと思うがどうか。

市長： 繰り返しになるが、大和バスの代替手段としてボランティア輸送して欲しいということをお願いするつもりはありません。バスがあろうとなかろうとバス停まで行けない方はいらっしゃる。そういう方たちの移動の足をどうするかなどを考えたときに、ボランティア輸送で代替していただきたい。うまく伝わっていないのかもしれないと申し訳ない。

『市長が何でも決めるのか』ということだが、私が1人で決めるものではない。最終の意志決定は市長がしないとけない。これは私の独断で決めているという事ではなく、責任は市長にある。誰かのせいするつもりもなく、色々な議論を踏まえて、最終決定したのは市長という事。議会と市の権限は異なる。市長としては予算をどうするか決める権能があり、市議会は、そのお金使い道はこれでいいのかを決める権能がある。今回の請願や付帯決議は、予算増額について決議をしたということではなく、38便残すべきだというご意見をいただいて、地域公共交通会議での意見なども参考にした。

まず前提として、目標値を達成していないことが1つ大きなところ。また、物価高騰での赤字と乗客が乗っていないことによる赤字は、意味が違う。議会に諮っていないので、はっきり言えないが、イメージとしては1,500万円を基準としながら、ガソリン代・人件費が倍になったので乗車人数を倍にしてくださいと地域にお願いするつもりはない。あくまで、目標を達成するという事で進めていくバスの運行に変えていきたい。皆様で目標達成していただいて、必要な便数にしていくことをやっていきたいと考えている。

1,500万円についてコストが悪いとは思ってなく、住民の皆様の足を守るための貴重な予算であると位置付けている。

大和バスが30便に減便になり30分に1本だったものが、40分に1本のイメージ。朝晩を削ったので、通勤客の皆様にはご迷惑をおかけしているかもしれない。ただ、免許返納キャンペーンの対象者である70歳以上の方については、お昼間の移動に影響がでないとは言わないが、一定保障がされていると思っている。大きく矛盾するものではないと考える。今後、減便になるとなった時にはどこを減らすかなど地域の方と話し合いをしていきたいと考えている。

繰り返しになるが、色々な意見があり、38便を残すべきだ、もっと違うやり方があるのではないかなど、私は全てが間違っているという事ではないと感じている。

1つ1つのご意見は、大切なお意見としていただきながら地域の方と令和8年4月以降、持続可能な大和バスの運行に向けてとしっかり会話をさせていただきたい。

本日はありがとうございました。

以上