

【開催日時】 令和3年10月5日（火） 午後2時30分～午後4時50分

【開催場所】 能勢町役場本館 会議室（1）

【出席委員】

猪井 博登、葉 健人、斎藤 暁（河原委員代理）、小林 純平（中西委員代理）、野津 俊明、暮部 光昭、日田 守、山本 光晴、奥畑 司、坂井 幸一、池田 和幸、山本 守、渡部 恭三、平野 晃一、藤原 伸祐、新谷 哲生、寺内 啓二

【傍聴者】 9名

【協議事項】

- （1）（地域公共交通計画）目標を達成するために必要な施策案について
- （2）（地域公共交通計画）計画の達成状況の評価について
- （3）新たな公共交通システム導入検討について

・開会

・資料確認

・会長挨拶

会 長）本日は、協議事項3件でお願いしている。忌憚のないご意見をお願いしたい。

緊急事態宣言が解除されたというものの、まだ感染対策に注意が必要である。2時間をめどにご議論いただきたい。本日の会議は公開とさせていただく。

・傍聴報告

会 長）本日の会議は、新型コロナウイルス感染症の対策及び会場の広さ等を考慮し、隣室に傍聴席を設けている。傍聴者は、9名の方に傍聴を許可している。

それでは、議題に入る前に、事務局から本日の出欠状況の報告をお願いする。

・委員紹介・委員出席状況報告

・議題

- （1）（地域公共交通計画）目標を達成するために必要な施策案について

（事務局より資料1、2の説明）

副会長) ご質問、ご意見があればお受けする。

委員) 現在、能勢町が阪急バスに 5,600 万円/年の補助を出しているが、これ以上の財政負担は無理だという記述がどこかにあったと思う。そういった中で、今回の新たな交通システムを入れるのはかまわないが、「補助制度等の活用も考慮した一定の財政投資を行う」ということになると、町からの負担が新たに必要となる。基幹交通である路線バスへの新たな補助は無理だと言っているのに、新たな交通システムに対して補助を出すのは矛盾しているのではないか。

副会長) これはかなり難しい問題である。新たな交通システムを入れることには異議はないのか。

委員) 私は入れないといけないと考えている。住民によって色々と意見はあるので整理はするべきと考える。

副会長) この後の評価のところ、どういった重みにするかというところもあるので、私も課題として認識をしておき、今後考えなければならない事項である。事務局から何かあるか。

事務局) 限られた財政なので、大きな課題と考える。現状は、全て補助金で賄っているが、新たな交通システムを導入した際に路線バスの維持も含めて、どのような補助が活用できるのかは事業者との調整になる。可能な限り国庫等の補助金を活用することが持続的な交通というところの実現につながると考える。事業者と協議しながら進めていきたい。

副会長) 事業者との協議と、町の全体的な財政との議論になってくる。他に何かあるか。

委員) 9月21日に住民代表5名と町で打合せを行った。お互い忌憚のない意見を発言でき、良い取組だと思った。これからも適宜積極的に開催していただきたい。

計画の基本方針ということだが、総論でいうと委員が前回の会議でおっしゃった hanica の活用等、地域の皆さんで支え合うような方針を具体的に町として考えているのか。

副会長) 前回の会議で出てきた、クラブ財（対価を支払った者のみ利用・共有できる財）を作って皆で支えていこうという取組については、実は悩ましいところがある。前回のタクシーの定期利用というご提案もあった。基幹交通である路線バスの運行について、クラブ財を活用して財源を維持するときに危惧するのが、基本料金を払わないということが可能になってしまうこと。基幹路線としては、財政により維持することは非常に正しい。セーフティネットを守るときは、クラブ財の活用というよりは財政投入をして公共公助として維持したほうが良いと思っている。サービスの高いタクシーなどは、クラブ財として成り立つと考える。タクシー定期券として発行されている事例は北九州市など（定額運賃タクシー実証実験）であるが、暮部委員からも指摘があったとおり実際のところは収支が成り立たない。このことは、税投入額としてどこまでなのかというところを裏付けていて、クラブ財として維持するとなると、セーフティネットとしての公共交通の維持の仕方としては、望

ましくないと考える。もう少し議論した方が良い。学術的に言うと、委員がおっしゃったようにイメージ的に皆が負担している方が税を使うよりはいいだろうという意味では面白いと思う。しかし、現実的な見方をすると、公共交通にはある一定の税負担は必要かと思う。バスのサービスレベルについても議論していかなくてはならない。

委員) ただ、基幹交通と地域公共交通との住み分けを考えなければならないということなので、新たな交通システムの導入については反対していない。基幹交通については、8月2日の阪急バスとの会議でも場合によっては阪急バスの増便もあり得るということを知った。町としてどう考えているかお聞きしたい。

委員) 基幹交通を守るということで、私も同意である。阪急バスがこれ以上減便になると大変である。この間、能勢町が路線バスの維持のために2,000万円/年のお金を出したということで、住民は路線バスが増便になると思っていたが、路線バスが減便になったので驚いた。先ほど、委員がおっしゃっていた9月21日の新しく委員になった方々の打合せの中で、hanica はんきゅうグランドパス65を年間購入で41,900円を払えば、阪急バス及び阪神バスが乗り放題ということについて公募委員になって初めて知ったと言った。その会議でhanica はんきゅうグランドパス65の購入者は能勢町内で35人だということで、それを聞いてこの資料を作成した。これ以上、能勢町から支出ができないということであれば、私が配った資料の2ページ目を見て欲しい。

(以降資料項目①～③説明)

- ① 「能勢町地域公共交通維持システム基金(仮称)」を設立し、システム会員を募集する。基幹交通としての路線バスの維持と地域交通としての新たな交通システムのために、現在の能勢町支出分(約5,600万円)と西能勢財産区基金として能勢町に移管された3億円近い寄附金から一定額を「基金」立ち上げ資金として活用する。
- ② 基幹交通である路線バスの維持に向けては、前年度のhanica利用者分の35人分を基金の中からあらかじめ阪急バスに渡す。そうすれば少なくとも次の年は減便の必要が無くなる。そして、新たにhanica購入してもらった分を西能勢財産区基金に戻せば基金も減らない。西能勢財産区基金を活用したらどうかというのが私の提案である。
- ③ 地域交通としての新たな交通システム確立に向けて

副会長) ご提案を考えると、施策9では、今ここは単純に参画ということが書かれていて、多分それは委員とも、今後考えていってほしいということなので、そういう意味では、運行しながら考えるということもあるが、公共交通を支える仕組みづくりが必要というご意見かと思う。資料ではバス待ちスポット等のバスを待つ環境を地域でということについて書かれているが、まさにここでもっと地域で公共交通を維持していこうということが必要かと思う。その前の部分の施策8でも、公共交通利用に向けた意識醸成をやっていきたいと思いますというところをもうすこし強く書くというところと、施策6のhanica はんきゅうグランドパス65の購入補助だけではなくて、hanica はんきゅうグランドパス65そのものをもうちょ

っと周知しましょうよというところを追記させていただくということでどうですか。

委員) それでお願いしたい。私も hanica はんきゅうグランドパス 65 を購入しようと思う。

副会長) 貴重なご意見感謝する。今後、ご意見いただいた議案については、修正案を次回にご提示していただく形でお願いしたい。記載内容は次回にご確認いただくとして、ご意見は取り入れさせていただく。

事務局) 次回の会議において、修正案をご提示させていただく。

委員) 阪急バスにお聞きしたいのだが、どのくらい利用者が増えたら運行を維持できるのか。

委員) 妙見口駅と東地域を結ぶ妙見口能勢線については、調整いただいている額＝赤字額、山下駅と西地域を結ぶ西能勢線は一定条件が決まっていて、赤字額に対して一定額の補助をいただくということで申請をさせていただいている。赤字額を hanica はんきゅうグランドパス 65 の年間適用の料金となる 41,900 円で割れば、何名分かはわかる。今は数字を持ち合わせていない。

副会長) 少し複雑なのは、hanica はんきゅうグランドパス 65 の年間料金である 41,900 円を払っている人は、現在使っている人であって、hanica はんきゅうグランドパス 65 の利用者が増えることで、減収の可能性もあるので、参考の数字として少なくともこのくらい買わなくてはならないという数字になる。町と調整して、試算いただきたい。

山の登り方については、いろいろご意見いただいているところではあるが、能勢町で生活し続けていくことができる公共交通を築こうという方針として、今までの路線バスに加えて、新たに地域交通を導入していこうというところである。

それでは、施策 6, 8, 9 の記載内容は次回修正させていただくとして、概ねはこれで良いかと考えるが、何かご意見はあるか。もし、後で確認したいことなどがあれば、後ほど意見を伺うこともできるので。

## (2) (地域公共交通計画) 計画の達成状況の評価について

### (事務局より資料 3 の説明)

副会長) ご質問、ご意見があればお受けする。

委員) 5 ページの目標値については、公共交通カバー面積は 18.2km<sup>2</sup> の範囲をカバーするという認識でよろしいか。どのように算出されているのか伺いたい。

委託支援業者) 公共交通カバー面積は、現在運行している路線バスの西能勢線と妙見口能勢線における町内全ての停留所を対象に、停留所を中心とした半径 300m の円を描いたときの面積の

合計値が 10.2 km<sup>2</sup>である。将来の目標値は、令和 4 年度から一部地域を対象に新たな交通システムの実証運行が始まる予定になっているが、令和 4 年度の実証実験時に導入されていない地域も含めて、将来的に各地区の公民館などの拠点となる場所に停留所を設置するものとしている。目標値の値は、新たな交通システムの停留所を対象に半径 300m の円を描いた場合の面積と現在の路線バスの停留所を合計したのが 18.2km<sup>2</sup>である。

委員) 目標値の前に評価指標と記載しているが、これは目標数値に対してどの程度達成できたかが評価指標になるのか。

副会長) 私はそう認識している。

委員) 私は数値も大事だと思うが、利用者の意見も聞くべきではないか。ここにおられる方は、ほとんど車で移動するが、実際に公共交通を利用する方は、車で移動できない方である。その方の満足度も評価指標に入れた方が良いのではないか。検証の時期も 1 年に 1 度と設定しているが、もっと細かくしてはどうか。

副会長) 新たな交通システムの運行初期段階では細かめにした方が良いと思うが、順調に動き始めれば、1 年に 1 回程度で良いかと考える。毎年報告を基本として、新しく入れる指標は細かく見るべきかもしれない。柔軟に運営しても良いかと考える。事務局、いかがか。

事務局) 一度、持ち帰り検討させていただく。

副会長) 6 ページ。委員にお伺いするが、タクシーとして使用する車両を想定されている中で、1 日 25 人という設定はいかがか。

委員) 東地域と西地域があるので、1 日当たり 25 人はきついという印象。町内の道は、渋滞することなくすいているが、全長 10 km ほど距離がある運行エリアもある。ずっと休みなく走れば、何とかいけるのかと考える。

副会長) 私も 1 台で回すのであれば、きついと考える。またご検討いただきたい。高い目標を挙げるのは大事だとは思いますが、高過ぎるのも意味がないので、達成できる数字にしてほしい。

委員) 公共交通への財政負担金額の現在値が、5,833 万円/年ということだが、国からの補助ほどのくらいあるのか。

会長) 特別交付税の総額が決まっているので増減するが、計算上は 8 割。

副会長) 一般会計として少なくとも 1% 超えていると。富山市も公共交通を頑張っているとは言え、1% 程度でやっている。負担としてはかなり重めとなっている。

委員) 先ほどの議論の中で、利用促進など色々な話があったが、負担額を減らすのは経費を減らすという側面もありながら、利用促進に伴う利用者増による収入を増やす側面もあるので、ここの書きぶりを変えると次のページの目標も変わってしまうかもしれないが、利用促進により収入を増やすことも、この目標を達成するために重要な要素かと思う。ご参考までに。

委員) 財政負担額の現在値というのは、路線バスへの補助金という理解をしている。右側の目標値というのは、新たな交通システムの運営費+路線バスへの補助金という理解でよいか。

一つ前に戻るが、費用対効果というワードがあった。効果の捉え方というのは様々あるが、財政面だけで捉えると、町が負担した額に対して、どれだけ乗ったかというのが費用対効果になってしまう。そうすると、現状でやられている赤字が出た分だけ全て補てんするというのは矛盾してしまう。利用者が減れば減るほど赤字額が増える。効果という部分をかかなり狭く捉えていると矛盾してしまう。そうすると、費用対効果を上げるには、補てんを減らそうという方向になってしまう。費用対効果の効果という部分は、財政面だけではないというところは考えた上で、目標値として支出を減らそうという方向性はわかるのだが、委員ご指摘のとおりやはり収入を増やす、利用者が増えるということも考えることの方がむしろ重要である。先ほど委員のおっしゃった、実際に使われている方がどれだけ満足しているか、生活を支えているかということこそが「効果」だと思う。投入した資金に対して、財政面では難しいかもしれないが、困っておられる方の生活をしっかりと守ったということをしっかり評価することが必要か考える。目標人数のところは、妥当な数で設定することは思うところだが、オペレーション上難しいかもしれない。仮に住民の中で、公共交通を何とか地域交通も含め維持しようという心持ちを持っていただければ、1週間ごとに数値を出していただければ、例えば、目標に対して下回っている場合、目標値と現実の値もタイムギャップがありながらも、町の皆さんで共有することができることによって当事者意識を生ませると思う。当事者意識を持っている方が、より使っていて、実感を持っていただけると考える。実績を出すのは難しいかと思うが、こまめに数値を見せることは重要と考える。

副会長) 委員からの負担額が増えたのに減便したということに驚いたというご指摘にもあったように、住民の方に伝わっていなかったのではと思う。評価3のところは、この指摘を意識して手を加えさせていただくということではいかがか。

事務局) 数字ばかりが表に出て、一番大事な意識の部分がどこかに置いてしまっているような数値設定になっていると思う。総合計画のアンケートでも、公共交通の満足度について聞いている項目もあるので、色々とツールを活用しながら、住民の意識がどこにあるのかをモニタリングできるようなことを考えさせていただいて、記載を修正させていただく。

副会長) 素案を次回の会議に提示させていただく予定なので、ご提案いただきたい。委員の意見もご検討いただきたい。

(3) 新たな公共交通システム導入検討について

(事務局より資料 4-1、4-2 の説明)

副会長) 何か意見、質問あるか。

委員) 3点ほど伺いたい。1点目は、車両について、セダン型のタクシー車両を使用するという事になっているが、最大の乗車定員は5人になると思う。先般の9月21日の打合せの中でも出ていたように、5人乗り車両を活用すると、最大の利用者は4人であり、車内では密になる。新型コロナウイルス感染症拡大による影響で、利用しようという意欲のある方も及び腰になる可能性もある。利用者の利用時間はだいたい集中する。それを考えると、せめて10人乗りのワンボックスにしてはどうか。

2点目は、デマンドの運行方式についても、1日決められた時間で運行すると記載されているが、定時運行になるのか、予約状況によって運行計画を組むのか、どちらになるのか。

3点目は、ルートの決め方で、西地域の宿野のうち一番北側にあるロイヤルランドや能勢ニュータウン(平和台)は傾斜地となっている。高齢者は、外出時には急傾斜を下り、帰宅時は荷物を持って登らなくてはならない。地域に限っては、ドアツードアで送迎することも考えなくてはならない。東地域の吉野地区では、路線バスは奥田橋までである。そこから吉野地域の集落の家までは、最大で1キロほどある。吉野地区についても考えなくてはならない。制度の谷間となる集落については、実証実験の方法は2~3パターンを準備しておく必要があるのではないか。

副会長) 車両については、3点目にご質問いただいた傾斜地等ではワンボックスは入れるところが限定される。そのあたりの議論になると考える。セダンにする意図は、車両費は安くなるからなのか、タクシー会社に委託をするということから、委託費用が安くなるからなのか、どちらなのか確認したい。

2点目の質問については、よくわからなかったのだが。

委員) 25ページに、運行回数として1日10便で設定しているとなっているが、どういう意味なのか。

副会長) これは、ミーティングポイント形式で、おおまかなダイヤが決まっており、何時に出ることが決まっている運行形式になっている。最終的には、ご予約いただいたときに時間を決める運行形式を指しておられるかと思う。意図とすると、セダンで乗合をするという話があったが、できる限り乗り合っただかかないと25人を達成できないので、できるだけ運行に合わせて乗ってほしい。そこで、ダイヤ設定をして、その時間に寄せて調整いただきたいという認識である。

実証運行の行い方については、事務局の考えを確認させていただきたい。

事務局) 車両については想定の数もあり、地理的な条件から、大型の車両だと転回場所も含めてなかなか難しいと考える。定時運行の話は、先ほど副会長がご説明していただいたとおりの内容である。あらかじめ想定はしているが、予約が入れば運行し、予約がなければ運行しないというところである。自由な走り方ということでご理解いただきたい。また、停留所の話があったかと思うが、13 ページに詳しい図面を付けている。当初は路線バスの停留所を基本として考えていたが、歩く距離が長距離になるとつらいというアンケート調査のご意見もあるので、集落の中にある自治会館を停留所として設定している。集落の中心部に自治会館があるので、ここまで何とか歩いていただきたいと考える。いずれにしても実証運行では、まず、こちらで考えた案で走ってみて不都合があれば改善し、本格運行につないでいくのが基本となる。当初からあまり大きな車両を入れるということになると、費用の面もあるので、現実的なご提案をさせていただいた次第であるのでご理解いただきたい。

副会長) 停留所については、実証運行の中で地域の皆さんの意見を聞いて、ご協力いただきながら柔軟に設定していただくことをお願いしたい。

委員) デマンド交通で一番困るのが、利用したいときに既に予約があると利用できないことがあることである。例えば、歯医者などの診療予約時間に、デマンド交通の予約ができなかった場合は、個人でタクシーを拾うしかないのか。

事務局) 全てのニーズを満足するのは非常に難しく、財政の投入にも限度がある。ドアツードアで行こうと思えば、タクシー事業者、公共交通空白地有償運送の事業者もある中で、その一方でデマンド型乗合タクシーも導入するということになるので、役割分担も必要である。できるだけ意に添うようにはしたいが、他の事業者との兼ね合いもあることをご理解いただきたい。

委員) 個人的にタクシーを呼ぶ場合は、いわゆる普通のタクシー料金になる。そうになると料金負担が大きいので外出を我慢しようかとなる。

委員) その方は、逆に今はどうされているのか。

委員) その人は徒歩で行っている。現在は、まだ足腰は大丈夫である。

委員) もし、その足腰の問題が出てきたら選択肢は色々あるので、利用シーンに合わせて交通モードを選択して、利用していただければと思う。タクシーは高くなるので、タクシー運賃の約半額で運行している交通空白地有償運送を活用する方法もあるかと。

副会長) あまり楽観的なことは言いたくないが、他のデマンドを運行している地域では、医者が気を使って、場合によってはデマンドの時間に合わせて、診察の順番を変更する事例もあ

る。それだけで全てを解決するのは難しい。運行しながらモニタリングを考えている。

委員) できれば、細かい範囲で停留所を作ってほしい。また、社会福祉協議会による交通空白地<sup>1</sup>有償運送は、もともと能勢町から依頼があつて社会福祉協議会が担当していると思う。毎年利用者が増加しているということで、これまでの実績もあるし、課題もはっきりしていると思うので、交通空白地有償運送がうまく回っていくように、町と社会福祉協議会等が十分に情報交換や助け合いをしてほしい。それが利用者増加につながると思う。

委員) 公共交通空白地有償運送は、ドアツードアで利用はできるが運賃が高くなってしまう。タクシーの半額で利用はできるのだが、町内移動でも距離が長くなってしまうこともある。運賃は公共交通空白地有償運送協議会で決まっているため、容易にできるものではないと思うのだが、運賃についても兼ね合いができて、安くできたら住み分けができると思う。

副会長) 6ページの「必要に応じて連携」というところにつながる。連携を具体的に明確にできればよいのではというご指摘である。検討させていただきたい。続きのご説明をいただきたい。

(事務局より資料の続きの説明)

副会長) 予約はいつまでになるのか。予約開始時間と締め切り時間は想定していないようだが。一番安全には前日に固めることが多い。運用に慣れてきたら2時間前というところもあるが、開始してから、少しずつ調整していくことになるかと思う。もう1点は、IT型の配車システムを入れるべきなのか。

事務局) 資料28ページに色を変えて記載している。まだ、具体的にどのような方向で実施するか詰めていないので、複数の方法が考えられるということでご理解いただきたい。事業者、予約の方法等は、運行までに決定しなければならない内容なので、現実的な話として、落とし込む中で検討を加えていきたいと考える。

副会長) では、継続的に検討していただきたい。交通事業者との意見聴取もしていただいた上で、無理のない運行から始めていただきたい。

委員) 現在、検討している事項がどの程度具体化されているのかお聞かせ願いたい。

事務局) 本日示した資料が、現段階で考えている新たな交通システムというところになる。この資料を持って各区分長にご説明をさせていただきたい。地区ごとの地域事情が異なるので、ある程度地区を分けて区分長にご説明をして、ご意見を賜りたい。また、福祉の観点から高齢者の方にどんな課題があるか聞いていきたい。例えば、民生委員の同席している場面で、説明をさせていただいてご意見を賜ることも考えられる。いただいたご意見を集約して、

実証運行に向けてどのように反映するかは検討させていただく。

副会長) その点について、民生委員の中にも、公共交通空白地有償運送等の実態が分かっていない方もおられるので、複数の交通モード連携の中での狙いどころを説明すると、ご理解いただけるかと思う。

委員) 実証実験開始までに説明するということか。具体的にはまだ決まっていないのか。

事務局) 今月から順番に回っていきたい。日程については、現在調整中である。

委員) 前回、公共交通については、乗務員の確保や人件費が問題だということをおっしゃっていて、自動運転ができれば解消されるのではないかと思っている。そういう意味ではそれまでの期間をどのようにするのかということが、今議論していることだと認識している。その中で、新たな交通システムの実証実験をするのは、意味があることだと思う。ただ、実証実験では、既存の交通を活用することが多いので、今回の社会実験と合わせてスクールバスを活用できないのか。将来、自動運転が実現したときのシミュレーションにもなるのではないか。ニーズがあるかにもよるが、考え方だけでも結構なので、お聞かせいただきたい。

委員) 関連して、私が作成した資料の2ページ、「④スクールバスの活用の結合した交通システム確立に向けて」(以降説明)

スクールバスは、朝とバスの運行している時間を利用してはどうかと考える。

副会長) 兵庫県内では、宍粟市と佐用町でスクールバスとの混乗を実施しているが、10年やっていて乗車実績がほぼ全くない状況である。学校まで行くと不便になって乗らないということだと思う。宍粟市と佐用町の場合は、能勢町立能勢小学校・中学校(能勢ささゆり学園)からジャパン能勢店までの距離より歩かなければならないような気がするが、多くは帰りの交通がないと、なかなか安心して乗っていただけないということだと思う。スクールバスに乗っていただくことについて排除する必要はないと思っている。もともとは、子どもの通学のために入れているということもあるので、経験上、なかなか乗っていただけないような気がするが、乗っていただけるなら乗っていただいた方がいいかと思っている。

自動運転については、資料では検討するとなっていたような気がするが、先進技術、ICTの活用に含まれているので、研究はしていただいた方が良いかと思う。個人的な見解としては、能勢町の町道や私道に入る日が来るかどうかは、かなり遠いと思っている。実際に走っていただいてわかるように、夜になると鹿が走り回るような道に自動運転の車両が走行可能かというとなると難しいと思う。新名神高速道路のような高規格道路では、自動運転で走れるようにはなると思うが。東京大学の先生と話していて、自動運転というのは、CO<sub>2</sub>削減につながるというとおっしゃっており、はじめは不思議な話だと思っていたが、実は自動運転の車両は、電気による電動車の活用が前提となっているためCO<sub>2</sub>が減るとのこと。町がもし大きな方針で検討していくとすると、EV化について整備するところと自動運

転を合わせれば、10年来に大きな技術革新があって、町道でも自動運転で走れるようになったら可能かもしれない。充電できる施設があることが前提ではあるが。個人的に思うのは、自動運転車の導入費用は、現在もかなり高い。ビジネスとして導入されるのは、まだ先かと考える。導入に関しては情報収集、研究が必要かと感じる。

他のご意見がなければ、時間も迫ってきているので、まとめに入らせていただきたい。まず案件1、2、3について議論が少ないところがあれば、教えていただきたい。

委員) 天王(天王地区)と上杉(岐尼地区)で予約時間が重なった場合はどうするのか。また、久佐々地区の奥の方と、下田尻(田尻地区)の方はどうなるのかなど。区域は2本に分けても、縦にかなり距離が長いのでその辺も考えていただいて。

委員) 天王のような場所こそ、朝にスクールバスで下りてきていただいて、帰りにタクシーを利用してもらえばよいと思うのだが。

副会長) ちょっと委員からのご指摘で、そのあたり①と②の中でも違うと。地区をまたいだ異なる谷を一気に行けないから、考え方の整理をしなければというご指摘。他に何かあるか。

委員) 実証運行は週に3日ずつで、東地域と西地域で分けて運行するっていうことにすれば天王と田尻地区はバッティングすることは考えにくい。いいのか悪いのかは別にして。運行地域を2つに分けて運行するという事なので、ある種可能なことなのかなと。1台だと運用はしにくいかなとは思って、2台で運行することはできないのかと。見直しも必要で適宜見直していくということだが見直しの運営協議会も含めた運営母体もやがて必要になるのではないかと。

副会長) 基本的にはまず1台から始めて、財政部局に1台での運行は足りないと説得できるくらい、多くの人に利用してもらうことが重要だと思う。運営の議論については、この地域公共交通会議で議論するものと思っていた。資料3の3ページに記載しているが、事務局、いかがか。

事務局) 資料25ページに、運行回数というところに記載している。確かに、委員のおっしゃっているように天王地区と岐尼地区だったら、同じ内容の表になっているので、天王(天王地区)と上杉(岐尼地区)で同時に入った場合は、距離数が長いので検討がもう少し必要かと思う。田尻地区と久佐々地区であれば、ダイヤを分けて考えられるところもあるので、工夫である程度いけないのかなと思う。どうしても、距離が長いと同時に入ったときにそこまでの移動時間がかかってしまうというのは、課題としてあるので、どのように回避できるかを検討していきたい。実証運行が始まってからでも、この地域公共交通会議で運行の経過を説明させていただき、改善についても検討していきたいと考えている。

副会長) それでは委員に作成いただいた資料について、手短にご説明賜りたい。

(池田委員より資料の説明)

委員) こういう提案をするときには、事前に言っていただきたい。事前に見ることができるシステムを考えないと。ほとんどの資料は事前に見ることができる。目を通しておいてもらえれば、質問を受けることもできる。色々なことを勉強していきたいので。

副会長) 会議の運営方法については、検討させていただく。資料は早めに出していただいて、会議で決めることと、議事整理をさせていただく中で、可否を事前に事務局と判断させていただきたい。事前にご意見を出していただけるなら、資料を出していただくタイミングを決めさせていただきたい。少なくとも資料配布されているのが1週間前だと思うので、もう少し前にいただかないと、議事に入れられるかなというところである。色々な方からご意見を賜りたいということもある一方で、時間が有限だということもあるので、ケースバイケースで決めさせていただく。資料として意見を挙げていただけるのは感謝しており、色々な山の登り方があるということを知ることは大事だと思う。共有はしたいという思いはあるが、皆さんの時間をあまり長く取り過ぎると、会議としては厳しいというところもある。時間が許す限り議論をしたいが、時間は有限だということ念頭に置いていただきたい。

最後にその他として、事務局から何かあるか。

・その他

事務局) 次回は12月21日(火)14:30からの開催を予定している。ご調整のほど、よろしく願いしたい。

委員) 池田委員と資料の提出について意見のすれ違いが多いので、次回の会議での資料の提出の方法等について、話し合った方が良くはないか。

副会長) ご指摘のとおり、資料の提出方法等については、整理させていただきたいと思う。繰り返しお伝えする形になるが、山の登り方が違うだけで、基本的に皆さん地域の足を守りたいという思いでやっていただいている。登り方が異なるからと言って、その考えについて否定するつもりは全くない。公共交通会議の中の色々な決定をする部分について、スムーズに合意形成を図れるように努めないといけないと思うが、能勢町のような地域が、池田委員がご指摘の過疎地に入っていないという意味では、国の支援も受けることができないという制約もあり、かなりきついと思う。大阪府という基本的には行政が大都市で形成されている中で、過疎地を抱えられている地域はかなり大変だということは、能勢町の苦勞であると思う。能勢町のまち・ひと・しごと創生会議に関わらせていただいて、武庫川女子大の三宅先生がおっしゃられたことが大きく心に残っている。能勢町の街並みを見て、家の周りがある生垣がきれいに管理されている町は他にないと。町民の方が心を砕いて街並みを維持されている。それができている町であるとおっしゃっていた。総合計画に関わっている神吉先生もこの町を非常に愛しておられる。暮部委員もこの地域で生まれ育った方

で、タクシー事業をされながらも、能勢町を愛していただいている方の一人である。本当は事業単体では大変なことについても協力いただいている。登り方が違うだけで、皆さんが意見を出していただくことについては正しくて、議論させていただいて、非常にありがたいと思っている。本当にまずいのは無知であることで、意見がぶつかり合うことは悪いことではない。そういう意味では今日、時間を賜って皆さんにご議論いただくのは難しいところだが、手探りでさせていただきたいと思う。運営方法については、考えたいと思うので、ぜひご協力賜りたいと思う。

#### ・閉会

事務局) 新たな交通システムを検討させていただいている中で、参考情報として能勢町における新型コロナウイルス感染症のワクチンの接種率は2回目の接種が終了しているのは、9月末時点で全町民に対して80.6%である。ワクチン接種対象である12歳以上人口で見ると9割以上となる。

会長) 長時間となったが、かつ達なご議論をいただき御礼申し上げます。新型コロナウイルス感染症の状況にもよるが、次回は年末となる。できるだけお集まりいただき、議論をさせていただきたい。

それでは、本日の能勢町地域公共交通会議は、これで終了する。

以上