

令和3年度 第4回能勢町地域公共交通会議 議事録

【開催日時】 令和3年12月21日（火） 午後2時00分～午後4時00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）、中西 克之、野津 俊明、暮部 光昭、山本 光晴、奥畑 司、池田 和幸、山本 守、渡部 恭三、平野 晃一、藤原 伸祐、寺内 啓二

【欠席委員】

日田 守、坂井 幸一

【傍聴者】 3名（オンラインで中継）

【報告事項】

（1）バス利用実態調査結果について

【協議事項】

（2）能勢町地域公共交通計画（素案）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

・傍聴報告

事務局）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。

・会長挨拶

会 長）2年間の検討が佳境に入ってきた。議題（3）新たな公共交通システム導入検討については、年が明けたら交通事業者を公募する前段階に入り、非常に重要な審議をいただくことになる。今回も忌憚のないご意見をお願いしたい。

・出欠状況

事務局）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。

・委員出席状況報告

・議題

【報告事項】

(1) バス利用実態調査結果について

(事務局より資料1の説明)

副会長) ご質問、ご意見があればお受けする。

委員) 調査結果は大変参考になる。調査は誰がやっているのか。

事務局) 調査自体は委託業者(コンサルタント会社)が実施している。

副会長) 雨の日は利用が増える傾向になるが天気は晴れていたのか。

支援業者) 曇りであった。朝方、始発までは雨が降っており、始発が動く頃にはやんでいた。

委員) 平日の調査は、大阪府立豊中高校能勢分校の通常授業時に実施したのか。

事務局) そうである。

副会長) 以前に委員からご指摘があったとおり、料金の関係で清水橋から乗られている方が多いと感じた。

【協議事項】

(2) 能勢町地域公共交通計画(素案)について

(事務局より資料2の説明)

副会長) ご質問、ご意見があればお受けする。

私から1点確認させていただきたい。52ページの基幹交通による町外への移動者数について、現在値(令和2年度)は、令和2年の交通系ICカードの利用者ベースのためなのか、少ないような感じがする。先ほどのバス利用実態調査結果では、西能勢線と妙見口能勢線の平日における総計が約350人利用だったが、新型コロナウイルス感染症の拡大による影響がある時期の集計ベースのためか、バス利用実態調査結果の値と比較して、現在値が少ないため、悩ましいところである。

あと、36ページの公共交通のネットワークの項目での表現だが、「交通モード」とあるが、12ページでは「輸送の形態」と表記されており、どちらかに統一すべきである。

委員) 14 ページの公共交通空白地有償運送は、社会福祉協議会と NPO 団体が運行しているとのことだが、それぞれがバラバラに活動しているように見える。本来であれば、色々な事業者を含めて一同に集まり、協議する組織が必要でないか。

「見直し」については、お題目にしか見えない。可能な範囲で具体的に書くべきである。

副会長) 38 ページ以降に計画の目標年次がある。1 つ目のご意見の協議会については 50 ページに PDCA サイクルのイメージ図があるが、これらを具体的に協議する場を示すべきということか。

委員) そうである。協議する内容に応じて分科会を設けるなど、議論する場が必要だと考える。

副会長) PDCA の進行管理は誰がやるのかということと、事業者間で調整する場を提議するべきでないかというご意見である。

委員) それぞれの交通モードで色々守備範囲が違うと思う。個別で対応しているので、全体的なイメージが把握できないのではないか。

副会長) まさにこの会議が対象となると考える。この会議自体は、計画期間の令和 8 年まで残り、進行管理をするのか、というご質問である。事務局、いかがか。

事務局) この地域公共交通会議が、一緒に考える場と認識している。しかし、PDCA の進行管理の具体的な方法は議論できていないので、他市町の事例を参考に進めたい。

副会長) 乗合バスをはじめ、福祉有償運送及び公共交通空白地有償運送も、地域公共交通会議で議論してよいか。

委員) 地域公共交通会議で兼ねても良い。

会長) 町内で運行している福祉有償運送は北摂 6 市 3 町（箕面市を除く豊中市、池田市、吹田市、高槻市、茨木市、摂津市、島本町、豊能町、能勢町）で構成する福祉有償運送北摂ブロック運営協議会、公共交通空白地有償運送は能勢町公共交通空白地有償運送運営協議会という会議組織がある。

我々がこの計画を進めるに当たって、公共交通の立場としては、福祉有償運送の事業者をはじめ、公共交通空白地有償運送を運行する社会福祉協議会や NPO 団体の代表者等の聞き取りもさせていただいている。情報共有をして、PDCA を回すときにはオブザーバー的にご出席いただいて、ご意見を伺うのは可能かと考える。

委員) 住民目線では、このような規制やルールがあるのは知らないし、色々と会議があるのはわかりにくく、地域で運行しているので交通体系が把握しづらい。阪急バスの交通系 IC カード

hanicaをはじめ、公共交通空白地有償運送や福祉有償運送の周知徹底、各交通モードの棲み分けも含めて、指令塔が必要と強く感じる。

副会長) 確かに制度として複雑でややこしいが、この地域公共交通会議が主体となり、情報連携してやっていくことになると思う。その辺りを明文化すべきであると感じた。

委員) 41 ページにおいて、その他交通の補完とあるが、この会議で議論されているのは、デマンド型乗合タクシーのみの認識である。以前、能勢ささゆり学園（能勢小学校・能勢中学校）のスクールバスの活用を提案したが、公共交通である基幹交通と地域交通を補完するその他交通も含めて、議論する場が必要である。

孫を朝学校に送っていく時にスクールバスを見ていると、余裕があるように見受けられる。住まいの地域からスクールバスに児童・生徒と一緒に乗車し、路線バスに乗り継いで、山下駅方面に出掛けていくことも平日ならできる。区長にも話をしているが、具体的な話を詰めるためには、分科会等での議論が必要である。

副会長) 国の制度として、義務教育対象者は、学校への登下校時における移動の足を確保することになっている。スクールバスの一般混乗は個人的には良いと思うが、分科会等で議論するのではなく、地域公共交通会議で決めても良いと思う。教育委員会としてはどうか。

委員) スクールバスの有効活用について異論はない。あくまでもスクールバスの運行に支障がない範囲での活用なら差支えない。事務的な作業は、課題等もあるので別であるが、分科会等の設置については、この会議で決定してほしい。

事務局) スクールバスの活用は、まずは通学対応を第一に優先させる必要があるとともに、児童や生徒との混乗に対する保護者の理解があるかが重要である。行政も有効な資産であると認識しているが、庁内内部で調整したい。

委員) 従来から同様の要望が出ている。公共交通から疎外された人は、結局デマンドになってしまう。税金を支払っているのに、路線バスやスクールバスがなぜ利用できないのか。できるようにするにはどうすれば良いか検討すべき。できないならできないでも良いが、理解はできない。東地域で路線バスが運行していない杉原、吉野、野間大原地区の方など、自家用車を利用して苦勞されていると思う。住民アンケートでの結果でも、東地域の住民はノセボックス等、西地域へ買い物で出かける方も多い。

副会長) 次回までに庁内で調整して、案を出してほしい。分科会等の設置など、どのように調整するのかの案を示してほしい。

事務局) 承知した。

委員) 17 ページの課題整理の記載があるが、公共交通空白地有償運送の料金体系を現行の一般のタ

クシー料金の半額相当から料金負担を軽減できるように見直しの検討をしてほしい。

副会長) 19 ページの課題にもあるように、公共交通空白地有償運送の料金体系を安価にすることはなかなか難しい。公共交通空白地有償運送の事業者の経営状況も厳しい状況にあり、料金の見直しは難しい部分もある。

事務局) 各交通モードが担うべき役割分担があると思う。デマンド型乗合タクシーの場合は、乗降場となる停留所まで少し歩いていただくが料金は安くする。また、予約した時間どおり、住まいの玄関先等の近くまで来てもらうなら、一般のタクシー料金の半額相当の利用料金である公共交通空白地有償運送と棲み分けている。利用者のニーズで使い分けていただきたい。

副会長) 委員の「町内の交通モードは色々あるがわからない」という意見に対して 35 ページで明確に答えるべきである。その辺りは利用者目線で、町民にわかりやすくするべきである。

委員) 公共交通空白地有償運送の料金負担が非常に大きい。一般のタクシーの半額相当の料金もいかなものか。補助的なものがあればもっと利用しやすい。利用者もそれほど多くはない。

副会長) 公共交通空白地有償運送の利用料金の補助もあるが、場合によっては、タクシー事業者を対象として、タクシーチケットによる補助を行い、一般のタクシー料金を下げることも可能かと思うので、その辺りは考えなくてはならない。

委員) デマンド型乗合タクシーの運行は補助事業と認識している。色々公共交通を補完する仕組みは多くある。目標の達成状況は社会情勢に応じてとあるが、もう少しシビアに提示すべきある。地域公共交通会議のメンバーも 5 年間継続できるかわからない。できる範囲で見直しするべきである。

会長) 補助があればよいが、路線バスの運行を維持させるために、これまでの約 3,500 万円/年から、昨年度から約 2,500 万円/年を加えた約 6,000 万円/年の税金を投入していることをご理解願いたい。それを将来的には約 4,000 万円/年に抑えたいと考えている。交通は目的として利用するものではなく、あくまでも手段として、現在あるもので選択していただきたい。足りない部分は努力したいが中々難しい。スクールバスを活用するとなると、現在の約 6,000 万円/年に更に上乗せすることになる。

副会長) 指標の見直しで、経過観察は令和 8 年までは 1 年に 1 回と理解して良いか。それを明文化してほしい。

委員) 基幹交通に位置付けられている路線バスへどうつなぐのかということで、デマンド型乗合タ

クシーの活用という話も出てきたと思うが、先程、会長はスクールバスの活用には、新たな予算をつぎ込む必要があるとおっしゃっていた。予算をつぎ込まずに、朝の登校時間帯と夕方の下校時間帯で活用することができるのではないか。それを以前の会議の場で提案したが議事録に提案した内容が載っていない。先日の町議会全員協議会において、会長から説明がなかった。どういう議論をしているか、町民に公共交通等の移手段の確保について考えてもらうためにも、広く知ってもらいたいと思う。

委員)「利用者視点で、どのような交通かわからない」というご意見に対しては、施策6多様なツールを活用したわかりやすい情報提供の実施で扱うべきである。その辺りをきちんと情報提供を行うことで、既存ストックを使いこなしてもらえる。それでも足りないなら、スクールバスの活用も含めて、交通モードを追加すべきである。

施策9公共交通利用に向けた意識啓発にあるように、多少不便でも住民に使ってもらうことも必要。更に住民意見を吸い上げる仕組みも必要である。

副会長) この部分は事業者にも関わるところなのでご意見いただきたい。

委員) 阪急バスは、能勢町で西能勢線と妙見口能勢線において、非常に苦しい状況で運行を続けてきたが、今年の春にダイヤ変更した。先ほどのバス利用実態調査結果にあるように、乗車人数が二桁ある運行便が少ないことから、今回の施策案でも提示していただいていたように、特に、妙見口能勢線においては、これまでのようにバス車両が走るほどの輸送ボリュームもなくなってしまったことがわかる。輸送モードの見直しとともに、能勢町の財政状況も踏まえて、公共交通の利用促進を強く行うことで、公共交通を利用しないとなくなってしまうという意識を住民にも持っていただくということも必要であると認識している。

委員) タクシーについては、能勢町内では商売できないのが実情である。公共交通空白地有償運送について、利用料金が一般のタクシーの半額相当でも高いとの意見があるが、他の地域で運行しているエリアでは、一般のタクシー料金の上限6割程度のところが多い中で、能勢町では半額の5割である。初めての地域公共交通会議の場で、公共交通空白地有償運送を運行しているNPO団体から運行区域を山下駅まで拡大してほしいとの発言があり、能勢町をはじめ、川西市や猪名川町でも営業しているタクシー事業者の立場として、賛同できないとお伝えした経緯もあるが、今後も交通空白地有償運送を運行している事業者とも連携していきたいと考えている。

副会長) 多少言葉足らずもあるが、この修正の件については、副会長預かりとして、修正案を確認させていただいた後、パブリックコメントを出していきたい。パブリックコメントは、1月中旬くらいから実施する予定である。パブリックコメントの結果を次回議論させていただき、地域公共交通計画を策定させていただきたい。

(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 3-1、3-2 の説明)

委員) 公募委員は、住民の立場で発言している。そもそも、東地域と西地域の格差が大きい。特に東地域の方は苦勞している。路線バスの妙見口能勢線は運行本数が少なく、西地域と比べて不公平感がある。そのような意味で、路線バスの運行時間が 2~3 時間程度空いた時間にデマンド型乗合タクシーを利用できる方法はないものか。スクールバス利用も含めて。そのような利便性を住民が理解できる試験運行を実施すべきである。

副会長) 今後、デマンド型乗合タクシーの対象地域を広げてはどうかという意見と認識した。

委員) 東地域は、杉原や野間大原のように路線バスが通っていない地域もある。

副会長) まずは 1 年間実証試験を行い、対象地域の拡大についても検討したい。

委員) 実証実験の後に、本格運行する場合に対象地域を拡大する可能性もあるのか。

副会長) 実証実験の結果によるが、利用者数の状況による。

事務局) まずは車両 1 台から始めて、その中でどこの範囲まで対応ができるか実証運行を行い、ニーズを確認していく。他の地域に広げるかは、実証実験の結果を踏まえて、新たに 2 台目を入れるかも含め、検討していくことになる。

委員) 行政として責任を持って、ぜひとも検討してほしい。

委員) 資料について異論はないが、委員がおっしゃるように、不便地域に配慮してほしい。阪急バスの hanica はんきゅうグランドパス 65 の仕組みを知らない人もいた。路線バスを基幹交通として住民がどうしたいのか。例えば、住民が hanica はんきゅうグランドパス 65 を購入するなど、利用者組的な仕組みを作れないだろうか。住民の力でなんとかできる仕組みを考えなくてはならない。そのためには、公共交通に対する意識を高めていくべきである。公共交通の周知活動は必要である。

副会長) 利用者の相談を受けることも重要である。
それでは委員にご意見をお聞きしたい。

委員) 利用者を中心に考えて、行政の方が知恵を出していくのが良いとは思いますが、100 点でなくても、町民がまずまずとだけ思っていれば良いと考える。そのくらい大らかな目標で行えばと思う。やってみて、課題に対して臨機応変に対応すべきである。

公共交通へ目を向けてもらえる PR も必要である。例えば、デマンド型乗合タクシーの愛称を付けるなどの取組も良いかと思う。

副会長) 先ほど、委員がおっしゃっていた、hanica はんきゅうグランドパス 65 を購入していたかどうかということも必要である。私の知っている役所の方は、路線バスを使わなくては損だと思わせるために、あえてずっと路線バスの回数券を購入して手元に持っているそうである。実は、阪急バスの hanica は、チャージ金額に対して 8% のプレミアが付与される特典があることすら知らない方が多数いらっしゃる。

委員) 東地域の歌垣地区からデマンド型乗合タクシーが利用できないのかという意見があったのと、妙見口能勢線での交通モードの見直しということを考えると、東地域ではデマンド型乗合タクシーが担うようになり、東地域からデマンド型乗合タクシーに乗り、西地域の西能勢線の停留所で路線バスに乗り換えて、町外にアクセスする展開が今後想定できると思う。町域内の輸送では、当社の路線バスが基幹交通、地域交通としてデマンド型乗合タクシーと一般のタクシーが担う案になっている。資料 3-1 の 15 ページをご覧ください。山下駅から能勢町宿野までは所要時間が約 30 分かかる。極端な話、この基幹交通の運行区間を上杉口から片山口に短縮すると、約 12~14 分の所要時間で山下駅に到着できることで、運行効率が向上するので、路線バスの運行区間を山下駅から上杉口間に短縮することで、片道の所要時間が現行の 30 分から約半分に短縮され、これまでとほぼ同じ運行経費で、便数を増やして走ることができる可能性がある。町域内を走る交通と、山下駅へ行く交通と役割分担をして乗り換えができる仕組みができれば、能勢町の交通は利便性が上がる。

委員) 13 ページの停留所位置図について。将来的に見て、停留所の設定は、最初から余裕を持って止められる広い場所、U ターンする必要がある停留所の場合は、転回可能な場所に設定してほしい。

町外の高校に通学する学生等の通学時において、家族が路線バスの上杉口停留所まで送迎している場合が多い。能勢町の看板（おおさかのてっぺん ようこそ能勢町へ）が設置しているところを乗降場としてはどうか。能勢町の子育て世代における運転免許証保有者はたくさんおられると思うので、子供の通学時における送迎の負担も楽になるかと考える。

副会長) 停留所の設定に当たっては、出来る限り U ターンが少ない場所などを設定しないと、車両が乗り入れた場合、引き返すことが困難な場合は、停留所自体の場所を変更しなければならない可能性も出てくる。他にも気になるところがあれば、ご指摘いただきたい。

委員) 委員より停留所の話があった。まだ運行事業者が決定していない段階ではあるが、現在、路線バスの停留所を乗降場として設定されている箇所がいくつかある。私どもの所管ではなく、警察様の所管となるが、道路交通法では、乗合バス停留所の標柱から 10m の範囲は駐車禁止場所とされており、路線バスの停留所をデマンド型乗合タクシーの乗降場とする場合、公安委員会が公示する必要があるため、事前に警察と話をしておく必要がある。運行開始までに時間はあるが、設定に当たってはその点を押さえておいてほしい。

副会長) 道路運送法第4条に基づく運行の場合は、公安協議の他に、運輸局への申請も必要である。地域の皆さんがわかりやすく、使いやすいようにするには既存の停留所を利用したほうがわかりやすい。豊中市では、南部地域の庄内周辺と西部地域の走井・勝部地区等で運行しているデマンド型乗合タクシーがある。実は、南部地域の庄内周辺で運行している路線はあまり乗っていない。もともと、廃止した路線バスが運行していた停留所を改廃したものを、デマンド型乗合タクシーが同じ停留所を利用していると、デマンド型乗合タクシーが認識されなかったという事例があった。とは言っても、路線バスの停留所と重ねたほうが、乗り換えはしやすいかと思う。停留所は地域の重要な広告塔となる。周知活動を上手にしていきたい。

資料3-1「新たな公共交通システム導入検討について」の内容については、承認でよいか。

(異議なし)

副会長) それでは、事務局はデマンド型乗合タクシーの事業者公募について、内容を詰めていただきたい。

(4) その他

事務局) 次回会議の日程調整を事務局案で恐縮であるがお願いしたい。

3月23日(水)で問題ないか。時間は14時30分からとさせていただきたい。

事務局) 本年度の地域公共交通計画策定業務については、国土交通省の補助金を活用しており、自己評価を国土交通省に提出する必要がある。自己評価の提出に当たっては事務局一任でよいか。

(異議なし)

委員) 現在、hanica はんきゅうグランドパス65の対象年齢の設定を65歳以上とさせていただいているが、65歳以上でも就業されている方が多く、hanica はんきゅうグランドパス65が通勤に利用されているという状況が見受けられている。今後もサービスを継続していくため、来年(令和4年)の4月に年齢区分65~69歳を対象としたhanica はんきゅうグランドパス65、70歳以上を対象としたhanica はんきゅうグランドパス70の2段階とした運賃設定に改定し、それぞれ運賃を値上げさせていただく予定である。

さらに同じく来年4月より、通勤定期券の28%の割引率を25%に引き下げする。

もう1点、能勢町には直接影響はしないが、深夜バスとして運行する深夜割増運賃適用時間帯の拡大を行う。深夜バスの運賃は倍額となっている。現在の適用時間は、始発停留所の発車時間を概ね24時以降で設定しているが、概ね23時以降に変更する。以上3点の変更についてご理解いただきたい。

副会長) 他になければ進行をお返しする。

・閉会

会 長) 今年最後の会議となった。よいお年をお迎えいただきたい。

それでは、本日の能勢町地域公共交通会議は、これを持って終了させていただく。

以上