

令和3年度 第5回能勢町地域公共交通会議 議事録

【開催日時】 令和4年3月24日（木） 午前10時00分～午前11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）、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、百々 孝之、寺内 啓二

【欠席委員】

日田 守、坂井 幸一

【傍聴者】 4名（オンラインで中継）

【協議事項】

（1）能勢町地域公共交通計画の策定について

【報告事項】

（2）新たな公共交通システム導入検討について

【協議事項】

（3）スクールバスの住民利用に向けた検討について

・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）前回の会議から動きがあり、新たな交通システムを運行していただく事業者が決定した。7月からの運行に向けて手続きを進めている。本日は、協議事項2件と報告事項1件である。本年度最後の会議となる。年度末ということもあり、午後からの予定がある委員もおられるので、会議の時間は1時間半から2時間を目途にご議論いただきたい。

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させていただく。

・委員出席状況報告

・議題

【協議事項】

(1) 能勢町地域公共交通計画の策定について

(事務局より資料 1-1～1-3 の説明)

副会長) ご質問、ご意見があればお受けする。

委員) 関係ないがまず一言、ロシアによるウクライナへの侵攻に対して怒りを込めて、抗議する。

説明された以前の問題として、過疎地域持続的発展支援特別措置法(過疎法)に基づき、能勢町と豊能町が過疎地域として指定されると聞いた。それにより、今後の能勢町の施策はどのように変わっていくのか。もし見通しがあれば教えていただきたい。

2点目、ここ2か月ほど、JRの鉄道路線に関して、減便の問題が非常に深刻な問題となっている。鉄道事業者が持続可能な事業を展開することはもちろんだが、ただ赤字というだけで路線廃止・減便へ安直に流れていくのはどうか。行政に強い意志が必要ではないか。この会議を続けること自体が行政としては、意志を表していることかもしれないが、念には念を押して、強い姿勢を持っていただきたい。

副会長) まず、事務局から返答いただき、そのあと私からご返答させていただく。

事務局) まず、過疎地域については、今年の4月から指定される見込みとなっている。この過疎地域に指定されることによって大きく変わることは、財政的な支援を国から受けることができるようになることである。あえて、誤解を恐れずに申すと、行政にとっては大きなメリットとなる。ただ財政支援を受けて、どういった施策を展開していくかについては、非常に大事なポイントとなる。この点については、大阪府の過疎地域の方針に基づいて、本町においても夏頃を目標に事業の実施計画を策定する予定である。その計画について、今後取り組む方針を示すスケジュールとなっている。具体的な計画の中で、お示しすることとなっている。

副会長) 委員が後半におっしゃられたことについては同意する。公共交通が苦しい中で、行政が強い姿勢を出すことが重要。それが一つの仕組みとすると、この会議を続けて皆さんに発信することが大事である。自治体が公共交通に責任を持つ(P S O(パブリック・サービス・オブリゲーション))という考えをするにしても、どういったメリットがあり、負担が生じるかを皆さんに知っていただいて、公共交通を維持していくことが大事である。

委員) もう一点、パブリックコメントの募集について。私も拝見したが、当初、懸念したとおり非常に読みづらく、どのように意見を書いてよいかかわからない内容であった。これからも募集されるとは思うが、分かりやすい形にして、町民が意見を出しやすい形でお願いしたい。

副会長) ぜひ、検討していただきたい。実は、他の自治体でのパブリックコメントの意見数は0件であった。意見を求めようとする、背景などを示すために、全部の資料を見せる形となり、なかなか難しいところである。行政、私ども学識者もどう情報公開していくのかは悩ましい所である。これこそ、PDCAで見直していこうというところである。

委員) 私は、1月21日の新聞で、能勢町が過疎地域の指定予定である記事を見た。過疎地域に指定される自治体数が全国自治体の半分超になると。大阪府では、これまでの岬町と千早赤阪村に加え、新たに能勢町と豊能町が過疎地域に指定されるということで、どんなことが過疎対策として出てくるのか調べてみた。令和3年の3月に総務省の総務省地域力創造グループ過疎対策室の資料で100ページ以上にわたって対策についてまとめている。これが出てくると、能勢町と豊能町での過疎対策は、バス運行などができると考える。もう一つが、前回の会議で、阪急バスを山下駅～上杉口間に路線を短縮させることで、同じ経費負担のままで、運行本数を増やせるかもしれないという話が出た。スクールバスについては文部科学省管轄の補助事業でやっているが、過疎対策となると、総務省の事業が絡んでくると思う。スクールバスにどれだけ空きがあるか、資料をいただいて参考になったが、上杉口までは阪急バスに来てもらえば、能勢町内で無料バスを走らせるなどスクールバスの活用方法が変わってくるのではないかと。総合的にまちづくりを考えていかないと、どう頑張っても人口が増えることはない。現状でどうするか、人口が増えない上に、高齢化だけが進む中でどうしていくべきか。人口を増やすためにどうするかではなく、減っていくことを前提にして、住民サービスをどうするかを考えるべき。また、私が第3回の会議で資料を提出したことが、議事録に記載されていない。今回、新たにデマンドタクシー事業をするが、長いスパンで考えるべきと考える。住民の意見を聞くことが必要。驚いたのは、今回のパブリックコメントでの意見の中に、倉垣から大里に抜けるのに4時間かけて歩いたという方がいらっしゃった。

副会長) 人口を増やすということは、能勢町でも豊能町でも計画を立てているが、実際のところは、今あるところを何とかしていこうという、現実的な考えをもってされているので、大丈夫かと思う。公聴会などを開催しながら、皆さんにご理解していただくことは、続けていただきたい。一つは、新しい交通を始めるということで、具体のものがないと、なかなか議論をしにくいということもある。実際に使っていただくためにも、運行が始まったときには地域に入って行って、アンケートだけではなく、膝を突き合わせて話すことも必要である。

委員) 新しい交通システムは日曜日運行できないということ。運行時間帯が8～17時であること。その理由をお伺いしたい。

副会長) 基本的には、休日は利用者数が減少することが理由かと思う。事務局、いかがか。

事務局) 今回は、実証運行という形である。検討前には、住民アンケート調査を実施しており、その中でも、利用頻度が少ないことがデータでも出てきている。調査結果を踏まえて、このような運行形態を進めたい。

委員) 利用状況の推移によっては、日曜の運行もあり得るということか。

事務局) 利用実態については、この会議の中でお示しさせていただく。委員の皆さんより、意見を賜りながら検討していきたい。

副会長) この場の意見だけではなく、財政面などもあるので、なかなか決められないところである。運行してみて、皆さんのご意見をいただきたいと考える。

委員) 了承した。

副会長) 他にいかがか。

委員) 路線バスが必要だということは、皆さん認識されていると思う。「阪急バスを利用しよう」という文章が入れば、また認識が変わってくるのではないか。夜に飲みに行ったときに、もう少し便数があればという要望を聞いている。

副会長) 46 ページに「公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成」とあるが、もう少しわかりやすく伝えることも必要である。概要版に詳しく記載するのも含め、どこに記載するかは、事務局と検討させていただく。

委員) 51 ページの「公共交通への財政負担金額」について。令和 2 年度の現在値が 5,559 万円/年で、令和 8 年度の目標値が 4,000 万円/年となっている。町の財政が今のままであれば、負担は減るかもしれない。新しい公共交通を導入すると、負担増加が見込まれるがいかがか。

副会長) 令和 8 年度の目標値を 4,000 万円/年に設定した根拠があれば、ご説明をお願いしたい。

事務局) 財政負担金額の目標値の考え方の一つとして、能勢町の一般会計予算が約 40 億余りということで、その 1%程度以内に収まる額で、公共交通施策を実施するというのを踏まえて、この数字を算出している。他の自治体と比べても、現状の本町の公共交通にかかっている予算が非常に割高になっているので、一定の水準の中に収めつつ、現状の予算の中で質を変えることによって、よりサービスの向上につながるような交通モードを検討していきたいと考える。これについては、金額を下げてもサービスを下げるといっても、補助制度を最大限に活用しながら、また利用喚起も図りながら、収支率を保ちつつ、サービスの質も高まるように努力してまいりたいと思う。

委員) 一定の財政負担額の増加は、どれくらいの見通しか。

事務局) 乗合タクシー導入に当たっては、年間で約 1,300 万円の費用が発生する見込みである。

委員) これまでの 5,559 万円/年と乗合タクシー事業の 1,300 万円/年の合計金額について、令和 8 年には 4,000 万円/年に近づけていくということで良いか。

事務局) 乗合タクシーだけで、交通施策を考えているわけではなく、能勢町全域で交通の在り方を考えるので、目標値に近づくように進めていきたい。

委員) 大きな負担額には耐えられないと思うので、続くようであれば考え直さなければならない。

委員) 現在、乗合タクシーはない状況で 5,559 万円/年の負担で、目標値は乗合タクシーも含めた金額なのか。

事務局) そうである。

委員) 了承した。

副会長) どちらかという、財政側からの要求に当たるということか。ご指摘のとおり、かなりハードな目標だとは思う。様子を見ながら、要検討事項であるとする。

委員) 以前の会議で発言したが、評価の基準が数字ばかりなので、住民の満足度も評価の基準に入れていただきたい。満足度の見える化など、もう少しわかりやすいように表現できないか。

副会長) 計画の進行管理として、51 ページの冒頭に「アウトカム指標」という記載になっているが、これがアウトプットに近いと考える。私個人の意見としては、満足度も取っていかなくてはならないと思う。ただ、計画の進行管理としては、毎年の状況を見ていきたいので、ひとまずここでは毎年データとして出てくる利用者数としている。見直しを図っていく際には、新しい交通システムの状況を見るためには、アンケートを必ず取っていかなくてはならない。

事務局) タイミングを見て、アンケート実施も検討していきたい。

副会長) 公聴会などでご意見を合わせて集めていきたい。

それでは、何もなければ、この素案を地域公共交通計画として、策定を進めさせていただきたい。その点についてご異存はないか。

(異議なし)

副会長) それでは、地域公共交通計画として策定したということで、国に送付させていただく。

【報告事項】

(2) 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 2-1, 2-2 の説明)

副会長) ご質問、ご意見があればお受けする。

委員) 前回から言っているが、東地域の阪急バス妙見口能勢線が運行していない地区について。乗合タクシーの実証運行では運行区域外であるが、実証運行の結果次第によっては、本格運行のときに運行区域に含めるということだが、現在、東地域の方のご意見は、行政として把握しているのか。どういったご意見をお持ちか。私は、実際に野間西山の方と話をしたときに、なぜ実証実験で利用できないのかということを言われた。

副会長) 私からも一点。東地域について、今回計画していなかったのは本編にも記載があるが、阪急バス妙見口能勢線のバス利用が非常に苦しい状態である。運行の在り方の検討も含まれているので、合わせて検討した上で、新たな公共交通を考えていかななくてはならない。

事務局) 昨年 10 月に各地域を回って、様々なご意見をいただいた。先ほど、副会長がおっしゃったとおり、この計画の中で、東地域を運行する阪急バス妙見口能勢線の在り方検討が示されている。この計画の中では、バス交通を軸に組み立てていく形になっているので、検討を進めていきながら、より良い形を模索していきたいと考える。

副会長) 他、いかがか。

委員) 地域ごとの区長からの話は前回聞いた。コロナ禍のもとで、初集会をやっていないところもあり、この会議の状況について、区長会で説明されたことが、住民の方々に通っていないということを知った。それはご承知か。

事務局) 全ての住民に伝わっているかは、検証が難しいところである。必要な情報については、区長にお知らせするとともに、会議等の資料については公開に努めている。広報の方法についても工夫しているところである。

委員) 平通は初集会を行ったが、実証運行がないのでこの話は出なかった。区長会で説明をしても、住民の方々まで話が行かない。私も区長をしているときに、住まいの地区内に公共下水道を通すという案件があり、住民にアンケートを取ると意見が分かれて、町に判断を委ねた経緯がある。今回の件も区長会までは説明してもフタを開けてみたら住民は知らなかったということがあっては困るので質問した。

事務局) 先ほど、委員からご指摘があったとおり、パブリックコメントで反応が少ないという話と共通すると思う。周知・広報のやり方については、皆さんに伝わるような形でいただいたご意見を参考にしながら、進めてまいりたい。

副会長) 必要な情報を伝達するのは難しい。継続して伝えていくことが大事である。

委員) 道路管理者の立場として。7月から実証運行するということですが、府道を通ることなので、どこまで必要かはわからないが、必要な許認可等の手続きがあると思う。7月の運行に間に合わせるように協力させていただくので、できるだけ、速やかに協議をお願いする。もう一点、冬の時期の積雪対応・凍結剤散布の話など、運行について困ったことがあれば、ご相談いただきたい。

副会長) 調整等々お願いしたい。道路管理上、手続きが発生するのがミーティングポイントの設置である。ミーティングポイントの設置は道路占用許可申請が必要だが、ミーティングポイントは、府道にも設置するのか。

事務局) 一部の停留所が対象である。ご紹介いただいた、池田土木事務所管理課の担当者と調整中である。

【協議事項】

(3) スクールバスの住民利用に向けた検討について

(事務局より資料3の説明)

副会長) 皆さんからご意見をいただく前に、教育委員会と交通事業者からご意見を賜りたい。委員、お願いしたい。

委員) まず、資料3の8ページ、課題1の中において、「事故対応など」と記載をさせていただいた。現在は、児童生徒が乗車するに当たり、事故の際の保険は、運行委託事業者で対応している。一般住民が乗車するとなると別の話となる。住民が事故で負傷した場合における責任の所在や保険の対応など、運行事業者からすると、当然気になるところだと思う。クリアすべき課題として挙げさせていただいた。

続いて、課題3での「急きよ、運休となった場合の利用する住民への連絡方法を検討する必要がある。」について。こちらも、一般住民にお知らせするのは困難なことではないかと考える。学校や教育委員会から、保護者の皆さんに一斉メールをする体制はできているが、それでも児童生徒が家を出た後など、連絡が不十分になってしまうことがある。また、走行中に事故があった場合も、その都度の対応になるので、スクールバスを利用する住民の方に対して、どこまでの対応を求められるかが大きな課題となる。このスクールバスの有効活用については、昨年2月のこの会議において、教育委員会としての考え方として、町の貴重な資産はできるだけ有効に活用していくべきということと、万が一にも児童生徒の通学に支障があってはならないということを申し上げた。その考え方については、現在も変わりはない。それを踏まえて、資料3の6ページに記載している3つの案であれば、8ページに記載されている課題や実現に向けて細かな部分まで検討していく中で、新たに出てくると考えられる課題について、全てクリアすることが最低条件にはなるが、課題

解決ができれば、実現できるのではないかと考える。

最後に、この会議の一委員として、意見を申し上げる。このスクールバスは、基幹交通と地域交通を補完する交通モードとする位置付けなので、公共交通空白地有償運送や福祉有償運送等の他の交通モードとのすみ分けや新しく導入する乗合タクシーをより多くの方に利用していただく必要があるということを考えてときに、このスクールバスの住民利用については、限定的な運用に留めるべきではないかと考える。

副会長) 続いて、委員、よろしくお願ひしたい。

委員) スクールバスを活用して、住民が移動されるということになると、利用者負担が必要であり、無料というわけにはいかない。他の交通モードのすみ分けも必要であるが、今回、導入される乗合タクシー、一般のタクシー、路線バスも運行しているので、無料の交通と有料の交通が混在するのは、仕組的には成り立たない。スクールバスに住民が乗られるということであれば、有償で移動していただくのが基本ではないかと考える。

もう一点、資料3の5ページで5年間の空席数が記載されているが、「今後の車両更新やスクールバス運用の変更等により、空席数などの利用状況が変更となる場合がある。」ということで、見てみると児童生徒数が現在と比べて約40%減少するということでは、今後10台体制による運行が維持されるかということでは、甚だ疑問である。

朝については乗車する児童生徒数はある程度分かるが、帰りについては、何時の便に何人の児童生徒が乗ってくるかわからないということでは、もし満席で乗れない等をクリアしようと思うと、事前予約などに対応したシステムがあれば、運用には耐えられると考える。

副会長) 今、いただいたご意見の中で確認をしないといけないところは、スクールバス年度別乗車人数が令和8年まで出ているが、今後、10台体制での運行を維持されるのかどうか。その辺り見込みがあればお願ひしたい。

委員) 児童生徒数は、年々減少していく見込みである。当然、スクールバスに乗車する児童生徒も減少する。ただ、町域は広いので、通学時間は30分を基本にしたいと思っている。そうなるのと、実際に乗る児童生徒の自宅がどこにあるかにもよる。どういったルートを設定するかで、10台体制を9台体制に見直すことはあるかもしれないが、基本的には10台体制による運行は、当面必要かと考える。ただ、中型4台、マイクロバス6台で運行しているが、今後は、スクールバスに乗車する児童生徒の減少により、車両サイズの変更は考えられる。

副会長) 続いて、委員にお願ひしたい。

委員) 第一に考えるべきことは子供の安全で、保護者の理解が得られるのかが重要である。誰が乗車するかわからないのは、危険な面もある。そう考えると、町の財産ではあるが、スクールバスを活用するのは、個人的にはやめておいた方が良いのではと思う。保険の問題をはじめ、無料のバス運行による既存交通事業者に影響を与えるのは、やめておいたほうが良いと思

う。能勢町から路線バスや一般のタクシーが撤退しかねない。今後も議論はしていくべきではある。

副会長) 他、ご意見はあるか。

委員) 委員がおっしゃったように、子供たちの安全を第一に考えなければならない。混乗はまず無理だと思う。保護者のご理解が得られないのではないか。事業者もスクールバスの運用はなかなか難しいと思う。スクールバスの活用については、再度考えるべきである。

委員) 第3回の会議で資料を付けて提案をしたが、朝、スクールバスに乗って学校まで来て、そこから学校近くのバス停で町外に出る人やジャパン能勢店は8時に開店するので、ジャパンで買物をする人・あるいはショッピングスクエアノセボックスは9時半に開店するので、ノセボックスへ行って買物をする人。帰りの分については、乗合タクシー等を利用する。そういう意味では、朝の便と帰りの便に合わせて帰ってくるので、あえて今のスクールバスの活用について、異議は出ないのではないか。

安全の問題についても、過去にフィリピンに3年間住んでいたときに、日本人学校がスクールバスを運行しており、学校に用事があるときなどスクールバスに乗って事前に予約して保護者が行く。私は保護者ではないが、学校に用事があるときに利用していた。事前に予約をしておけば、危険な人が入ってくることはない。活用については前向きに考える必要があると思う。

過疎地域に指定された場合、総務省の資料（過疎地域の持続的発展の支援に関する特別措置法）を見ていると、過疎地域における地方税の減収補填措置の拡充及び延長がある。その中で、交通通信体系の整備・情報化及び地域間交流の促進とある。また、株式会社日本政策金融公庫等からの資金の貸し付けも金融措置の中にあった。こういった制度をどうやって活用していくかは、町が考えるべきことである。せっかくスクールバスがあるのだから、活用については、安全面もクリアできると思う。事前予約にすれば、学校からの緊急メールの利用も含めて急な変更でも対応できるのではないか。

副会長) 他にあるか。

委員) 4ページのダイヤについて。ダイヤ設定が下校時は15:30、16:30、17:30となっているが、変更はできないのか。

委員) 学校再編のときにスクールバスをどうするか、地域の方を交えてかなり時間をかけた議論を経て、この3便に設定した。それを踏まえて学校の校時表（時間割）の設定をしている。住民の方に利用してもらうために、これを変更するのは本末転倒となる。

委員) 私は、時間の変更の必要はないと思う。スクールバスの運転手をしていただくと、時間給で働いておられるので、午前の通学時間帯と午後の帰宅時間帯に拘束される。その辺りは、バス会社と相談になるとまた違った問題が出てくると思う。もう一点は前回の会議

で、阪急バスが発言された山下駅～上杉口間のピストン運転と乗合タクシー、スクールバスをタイアップさせれば、色々な使い方ができるのではないか。皆がウィン、ウィンになる方法を考える必要がある。

副会長) 他にあるか。

委員) 公共交通が全くないところでは、そういったことも可能かもしれないが、スクールバスはあくまでもスクールバスである。学校優先になる。

委員) 住民の立場からすると、素人的な発想かもしれないが、柔軟な発想も必要と感じている方が多い。

委員) 限られた資源を最大限に活用することは、重要な視点である。一方で、安全のことも考えなくてはならない。私が一番気になっているのは、どのような形にしる、事前予約、料金収集の仕組み作りをしなくてはならない。このようなことに対応するには、新たな投資が間違いなく必要になるため、投資できる状況にならないと実施できないということは、皆さんの話を伺って感じた。もともとの案としては、使えるものを使う、すなわち、新たな投資をしない上で自由に使っていくというところであったはず。先程の話もあったが、財政投資負担額を4,000万円/年という目標値を決めている中では、難しいのかなと思う。逆に言えば、あくまでも将来的な話かもしれないが、支出がうまく減らせる仕組みが作ることができる、あるいは、バスと同じ仕組みを使うことができる、コストが低減できて、スクールバスという素材を使えるのであれば、どうにかなるかなと思う。スクールバスをどうしても使わなくてはならないという前提条件のもと、何か追加投資が必要になってくるとするのは、個人的にはスクールバスは子供のためということからも外れているし、利用の目的としても主旨がずれると思う。

副会長) 事務局に来年度の計画について伺いたい。もし議論していくとすると、来年度はこの会議を何回開催する予定か。

事務局) 来年度については3回程度を想定している。初回の会議は、7月から実証運行が開始するので、夏頃を予定している。大きくは、乗合タクシーの本格運行に向けた検討、持続可能な交通ネットワークの構築という観点で、阪急バス妙見口能勢線の在り方を踏み込んで検討していきたい。

副会長) その中で、スクールバスについて一定案は出てきた。充分検討したという意見と、もっとすべきだという2論ある。来年度以降、継続的に議論していくべきなのか。あるとすると3案出てきているところを深掘りした上で、予約制の可否を議論していく流れかと思う。皆様のご意見はいかがか。

委員) 状況が大きく変わったときに、また検討すれば良いのではないか。頻繁に検討するものでも

ないと思う。

副会長) 先ほどのご意見は、スクールバスに限らず、色々な手を使って考えるべきとのご示唆かと考える。スクールバスに力をかけて大きく汗をかくよりは、色々な施策で頑張っていたきたい。大きな状況が変わるまでは、ひとまず案を作ったという状態で、必要なときに検討していただくことで、深掘りいただくのは求めないということでよいか。

委員) 再来年度に向かってどうするか。来年度については、乗合タクシーの実証運行があり、その中で出てきた問題をスクールバスの件も含めて、過疎地域の指定になった場合にどう活用するかを町が頭を使って検討する必要があると思う。

委員) 計画の中の位置付けでもあったとおり、まずは乗合タクシーを地域交通の基軸として、先程から議論があったように、運行する曜日や範囲はある程度限定されているので、その中でカバーされなかった分について、スクールバスで補完しうるかどうかは、利用実態を見て検討すべきことかと思う。

副会長) ひとまず、今年度議論していただいたことは、貴重な資料として残していただき、来年度は新たな交通について力を入れて、問題点が出たときは検討することとする。

委員) スクールバスの問題は、色々な交通モードをミックスして、選択肢の一つとして出てきたもので、固執しているわけではない。ただ、新しい交通システムの谷間になっている地域もあり、今後どうなっていくかもわからないが、利用者が少ないと谷間にはまる人が出てくるので、そういった人をどう救っていくか。可能性は排除すべきではないと思う。スクールバスという形態であり続けられるかもわからない。一つの交通資源として考えるべきである。

副会長) 地域公共交通活性化再生法（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律）において、あらゆる地域の資源を総動員せよということなので、委員のおっしゃったように固執するわけではないが、谷間にはまった人を救う手段を地域の資源を使って探していこうということである。

委員) 住民はそういうことを切望している。

副会長) 事務局には、来年度に運行を予定している乗合タクシーについて、頑張ってお検討いただきたい。この場には事業者の方もおられるので、ぜひ頑張っておいただきたい。自分も含めて頑張らないといけないという気持ちである。

続いて3.その他について事務局から何かあるか。

・その他

事務局) 本年度の会議は以上である。来年度も、引き続き議論を続けていきたい。公募委員の委

員、委員以外の委員の任期が3月末までとなっている。今後、人事異動等もあろうかと思うが、また委嘱の手続きをお願いさせていただく。よろしく願いたい。

委員) 私が提出した資料について、第3回の議事録に記載してほしい。

副会長) 了承した。他になければ、進行をお返りする。

・閉会

会 長) 長時間に渡るご議論、公共交通計画についてもご承認いただき感謝する。7月からの実証運行に向けて、利用者向けの説明会を実施するなど、しっかりと準備をしていきたい。それでは、本日の能勢町地域公共交通会議は、これをもって終了させていただく。

以上