

【開催日時】 令和2年12月24日（木） 午後2時00分～午後4時00分

【開催場所】 淨るりシアター 小ホール

【出席委員】

猪井 博登、葉 健人、河原 正明、野津 俊明、暮部 光昭、日田 守、中井 正明、大嶋 基、東野 政義、中島 吉章、藤原 伸祐、寺内 啓二

【欠席委員】

上西 雅之

【傍聴者】 1名

【協議事項】

- (1) 路線バスの見直しについて
- (2) 住民アンケート調査結果について
- (3) 公共交通に関する課題について
- (4) 公共交通の目指すべき基本的な考え方（案）について
- (5) 能勢町地域公共交通会議設置要綱の改正について

・開会

・資料確認

・会長挨拶

会 長） 本日の午前中に、総合計画審議会にも出席させていただいた。その中でも住民アンケート結果報告があり、公共交通については非常に難しい課題であるとの報告があった。今後、どうしていきべきなのかお知恵をいただきながら考えていきたい。本日も活発な議論をお願いしたい。

・傍聴報告

会 長） 基本的には本会議は公開とする。本日の傍聴者は1名である。

・委員出席状況報告

・議題

(1) 路線バスの見直しについて

(事務局より資料2の説明)

会 長) かなり厳しい状況である。阪急バスより現状について説明いただきたい。

委 員) 前回会議に引き続いて、資料の中で乗務員不足や能勢町の人口減少などについて触れていただいている。私も午前中の総合計画審議会に出席させていただいた。その中で能勢町の人口が20年間で約15,000人から約10,000人と5,000人減少しているという話であったが、バスの乗車人員は平成7年がピークであり、その後減少を続け、現在は3分の1まで減少している。

資料の3ページにもあるように、運行経費の赤字分を妙見口能勢線は全額、西能勢線は上限1,000万円/年を町に負担していただいている。ただ、当社も多額の赤字を負担しているのが実情である。補助していただいている西能勢線では、実際の赤字額は上限額1,000万円に対して、3~4倍を計上しているということで、そのまま当社の負担となっている。

直近の収支率が50%弱ということで、100円の経費をかけても50円の収入しか得られないと言うのが実情である。

6ページの「減便を含めた路線全体の見直し」の中で、廃止を検討している区間について「能勢町宿野~能勢の郷」は観光要素が強い路線で、以前(旧かんぼの宿能勢)は一定のご利用があった。現在は能勢温泉(旧かんぼの宿能勢を民間へ売却後(平成15年(2003年)5月以降))が送迎バスを運行している関係で、当社のバス利用がない状況である。「能勢町宿野~能勢高校前」は平成30年(2018年)9月から災害に伴う土砂崩れにより通行止めとなり運休となっているが、お客様からの問い合わせもない状況にあるため、この2路線の対象区間は、廃止にしても能勢町民の皆さんには影響がないということで認識している。

会 長) このバス路線の状態からすると、1日のバス利用者数が約400人というのは、一般のタクシーが担うのは、なかなか厳しい状況である。複数市町村にまたがるような地域間交通ネットワークを形成する地域間幹線系統の運行について支援する地域間幹線系統補助の仕組み(広域的な路線バスのうち、運送収入(運賃)のみでは事業採算が確保できない系統を維持するため、欠損額の最大2分の1を国が補助する制度)がある。本来であれば、地域間幹線系統として国が補助して維持すべき路線であると考えているのだがいかがか。

委 員) 地域間幹線系統は、複数の市町をまたぐという条件がある。

会 長) 西能勢線は、能勢町と川西市の山下駅を結んでいるので、複数の市町をまたぐ路線であると思う。

申請する場合、バス会社の負担は大きいのか?

現状、国が幹線として補助しようとするレベルのものを能勢町が単独で補助しているような状態である。今後、利用者が減少していけば、能勢町だけの補助では無理な状況である。どうなのかと思う。

委員) おっしゃるとおり、複数の市町をまたぐ路線でもあり、対象にはなろうかと思う。改めてご相談させていただきたい。

会長) 申請に必要な書類作業や一度してしまうと止められないという大変さもあるが、バス路線事業は能勢町だけで維持するのは大変厳しく、一方で、バスを廃止してしまうとタクシーで補完できるようなものでもないので、活用させていただきたいと考える。

委員) 今度の地域公共交通の活性化及び再生に関する法律の改正で、地域公共交通計画が義務化された中で、後の議題にも出てくるかと思うが、色々と協議させていただき中で、補助事業の活用等々含めてご相談させていただきたい。

## (2) 住民アンケート調査結果について

### (事務局より資料3の説明)

委員) hanica はんきゅうグランドパス 65 は、能勢電鉄でも利用できるのか。

委員) 阪急バスと阪神バスのみである。

委員) 委員にお伺いしたい。このアンケート結果と、阪急バスの運行がマッチしていると思われたか、まだ改善の余地があると思われたか教えていただきたい。

会長) 漠然とでも良いが、いかがか。

委員) マッチしているかどうかは分からないが、外出状況を見て、能勢町内で移動されている方は平日で 67%、休日で 52% であり、意外と町内で完結している移動が多いと感じた。運賃については、山下駅前で駐車場を借りられて能勢電鉄に乗り換えて、大阪や神戸へ行かれている方が多いという点は、バス利用（バスの運賃）と自動車利用（駐車場代+ガソリン代）の負担や利便性（希望の時間に行けるかどうか）を天秤にかけられた結果かと感じた。

会長) ご指摘のとおり、もっと能勢町外に買い物に出られているかと思ったが、ノセボックスに行かれている点は驚きであった。次いで、市立川西病院（川西市東畦野）への外出が少ないことも意外だと感じた。

委員) その件に関しては、新型コロナウイルス感染症の影響でノセボックスが忙しくなったとは聞いている。市立川西病院に関しても、特にコロナ禍での影響はないようである。

## (3) 公共交通に関する課題について

(事務局より資料4の説明)

会 長) 6ページの課題について、全体的には概ね良いが、私が気になったのが課題②「将来のニーズ」の自動車から公共交通に変わるというところは、アンケートの「将来の外出について」の結果を受けてということになると思う。私の実感としてあるのが、自動車をどこまで運転されるかを考えると、自動車の運転を諦められるのはかなりの介護状態になってからかと思う。しかも、家からバス停までの距離を運ぶのは、一般のタクシーや自家用有償運送の世界ではないかと考える。そこを公共交通で将来的に拾っていくのか。この課題としては、できれば公共交通を便利にして、自動車から離れてもらうことが望ましいが、なかなか厳しいところがある。

公共交通の利用の増加の「公共交通」とは、一般のタクシーまでなのか、路線バスまでなのかを明確にしたほうが良いのではと思う。

委 員) 個人的な考えであるが、能勢町は非常に横のつながりが強い。知り合いであれば、自家用車に乗せることがかなり多くあるので、おそらく一般のタクシーは入っていないのではと考える。

会 長) 課題の認識のところで、もう少しタクシーの使い方を工夫して、利便性を向上する方法もあるのではと考える。日常の移動のためにタクシーに乗るのは難しいものか。

委 員) 基本的に能勢町内で飲食をすると、無料送迎されているところは結構ある。町内、町外でも飲みに行く際、飲まないのであれば、ハンドルキーパー役を快く受け入れてくれて、お酒を飲む者も飲まない者も、みんな楽しく過ごせる環境にあると考える。

例えば、結婚式ではタクシーの予約を頂戴することもあり、近所の方からも、この前に池田や川西でタクシーを使ったよとか、月何回乗ったよというお声がけもいただいている。料金がからタクシーに乗らないということはなく、上手に使い分けてもらえていると思う。

会 長) 私の質問からは少し脱線したが、何が申し上げたかったかというところ、皆さんの認識として、将来ニーズまで見据えた公共交通を考えたときに、一般のタクシーをもう少し使うべきか、今の使い方を前提として持続的に使うのか、どちらを強く置くのかというところで、課題認識の「将来ニーズを見据えた」というところも反映させるのかというところを皆さんの意見を踏まえて定義したかった。課題認識として、地域内の移動を可能にするのか、もう少し広い範囲か。

委 員) どこの地域も同じような課題で、財政が限られた中で行政側がどこまで支えていくかも問題であり、もちろん一般のタクシーの力を最大限に使って、今までとは違う使い方で、日常交通を支える側にも利用者の意識が変わることも必要である。

私が、アンケートで面白いと思ったのは、公共交通系と自動車系の併記でパークアンド

ライド的なことを書かれていたが、これは実際に自分で運転しているか、誰かに送ってもらって鉄道に乗り換えているかわからないが、例えば山下駅まで行って自動車から鉄道に乗り換えるとか、近くバス停まで乗せてもらって、バスに乗って鉄道に乗って行くという、本質というか、乗換回数が1回増えるだけであって、形態としては同じだと思う。ただ、資源が限られている中で公共交通の力を最大限に生かしていく上で、自家用車がゼロであるよりは、自家用車の力を借りながら、公共交通を盛り上げていく。それは一般のタクシーも同じで、タクシーがドアツードアでこれまでの固定概念的に捉えられてきたそれぞれのモードの利用方法をもう少しほぐしながら、どんな資源を生かせるかを考えるべきである。

会 長) 事務局、いかがか。

事務局) 住民の移動ニーズということになるが、自動車の運転免許証の保有率は高い。これまでは高齢者もそんなに難しい話ではなかったと思うが、時代の変化で大きく変わってきている。先ほど地域の特性の話では、助け合いで乗合をされているということであったが、運転免許証の返納が現実的な話になってくると、その助け合いもできなくなる。このアンケートの中で、町内の買い物や通院を現実としてどう支えていくかになると思う。将来ニーズはなかなか読めない状況であるが、法律的なところも含めこれまでとは違うところになってくると考える。

委 員) アンケートでも、将来的には公共交通を中心に利用するという意見がある中で、いきなり運転免許証を返納して、公共交通を利用して生活することはどんな人でもなかなか難しいものがある。これから高齢化が更に進んでいく中で、各々のライフスタイルに合った形ができれば良いと思う。令和4年度(2022年度)から限定免許制度(75歳以上の高齢ドライバーを対象としたサポカー(セーフティ・サポートカー)に限定した運転免許の制度)が始まる。限定免許制度には強制力はないので限定的な運転免許の話になるかと思うが、今までは山下駅まで運転して鉄道に乗っていたところから、エリアを狭めた形であれば運転可能ということにし、そこから公共交通に乗り換えて山下駅に行ってもらおうという形など。いきなり0から1に切り替えるというよりは、柔軟にゆっくり公共交通にシフトできるような環境整備をすることが必要である。

副会長) 町内間の移動について、高齢者が町内で買い物をする割合は高いと思う。そのような年代の方々の状況が運転免許証の返納などで変わっていくということで、町内を自家用車で移動するシステムができたかと考える。

会 長) 副会長のおっしゃったことが次の議題につながる。それでは次の議題にうつる。

#### (4) 公共交通の目指すべき基本的な考え方(案)について

(事務局より資料5の説明)

会 長) 地域交通の部分は路線バスが担うのか。そのあたりの住み分けはどうするのか。

事務局) 位置付けとして、町内から町外の鉄道駅までのアクセスを基幹交通として、路線バスが担っていただきたいのが前提としてあり、町内間の移動や路線バスに乗継可能な交通結節拠点までの移動手段についても、地域交通が担う形で位置付けをして、今後どのようなものができるか検討していきたい。バス事業者とも協議をして、交通結節拠点を定めていきたい。

委 員) 参考までに。阪急バスは、昭和 47 年 (1972 年) にデマンドバスを導入した。背景としては長谷循環線、名月線、猪名川町 (杉生方面・阿古谷方面) へつながる路線及び池田駅と山下駅から能勢町まで来て乗り換えるローカル路線があったが、空気を乗せて走っている状況だったので、改善策としてデマンドバスに切り替えていった。しかし、採算的に成り立たなかったこと、お客様からの要請も少なかったということで、平成 9 年 (1997 年) に撤廃した。能勢町では、デマンド交通がなじまないということではなく、デマンドバスを運行していた昭和から平成初期の時代において、3 世代が一緒に暮らす世帯が多い時代だったので、家族の誰かが送迎できていたと考える。そのため、デマンドバスを導入してもうまくいかなかったと考えている。現在は、能勢町でも高齢者だけの世帯が増加しているので、状況は大きく変わってきていると思う。当時のデマンドバスのシステムは、栗栖にあった能勢営業所 (平成 24 年 (2012 年) 閉所) に電話をいただいて、オペレーターがバス車両に無線で運行指示を飛ばしていた。1 対 1 での要望でバスが迎えに行っていた状況が多くあったのが不採算の理由であったと考える。3 ページの事例で挙げられている兵庫県猪名川町の「チョイソコいながわ」は、AI を利用した配車効率の良いシステムを活用されている。時代の変化や技術の進歩で、デマンド交通が成り立つと考える。

委 員) 過疎地では、デマンド交通のシステムは有効かと思う。デマンド型乗合タクシーを導入している地域では、交通システムとしては良いと思うが、乗り合わないで運行されるケースが多く、区域交通のデマンドとなってくると、更に利用者同士のマッチングが難しいかと考える。デマンドを入れることに関しては、3 ページの「C: 自由経路ミーティングポイント型」はミーティングポイントの数が多くなれば、タクシーの運行形態 (ドア to ドア) と類似している。「D: 自由経路ドアツードア型」になると、タクシーが運行しているエリアでの導入は難しいと思う。デマンドを入れることに関して、地域のタクシーの事業者との調整が重要となる。9 ページの図に、利用形態の運行イメージが記載されているが、既存の路線バスや一般のタクシーとの整合を常に考えて、イメージを作っていただきたい。

会 長) デマンド交通とするにしても、利用者の特性を設定しなければならない。どこでも使いたいなら一般のタクシーで良い。地域で縛るか、利用目的で縛るか。というご意見であった。

#### (5) 能勢町地域公共交通会議設置要綱の改正について

(事務局より資料6の説明)

会 長) ご意見、ご質問いかがか。この場で皆さんに合意をいただいたほうがよろしいか。

事務局) この場で合意をいただき、後ほど日程調整をさせていただくが、次回の第3回地域公共交通会議を法定協議会という位置付けで立ち上げたい。

委 員) 確認だが、国からの補助は、実証実験をしたときだけなのか、本格運行してからもいただけるのか。路線バスの地域間幹線系統の話とは、全く別の枠組みということによいのか。

会 長) 基本的には継続的な運行に対する補助は多くはない。計画策定に対する補助制度はあるが、実験に対しても、私の認識ではなくなっていると思う。むしろ、実証実験も本格運行と同様に、幹線のバス路線につなぐようなフィーダー線に対する路線に対する補助は聞いているが、基本的にはなかったかと思う。国の地域間幹線系統については、都道府県レベルで行われているものになるので、直接関係するものではないと認識している。

委 員) 会長のおっしゃるとおり、地域間幹線系統等は改善とは関係ない。実証実験に係る部分は補助メニューがあまり多くない。今後どうなるのかはよくわからないところがあり、新たな補助メニューができたときに、ここに紐付されるかどうかは現状としてははないということである。今後はどうなるかわからない。

会 長) 当初は計画策定に対する補助がメインであるということが良いか。

委 員) 計画策定に係る担当が総務企画部門であるため、はっきりとは回答できないので、確認させていただきたい。

会 長) ご確認いただきたい。

他はよろしいか。能勢町地域公共交通会議設置要綱の改正について、異議はないか。

(異議なし)

会 長) それでは今年度内に会長、副会長の選任を行いたい。

・その他

事務局) 第3回の会議の日程調整をしたい。本町で別の会議として、公共交通空白地有償運送運営協議会を開催しており、内容については本町の社会福祉協議会(社協)と運営法人の合意をとって3年に1度更新している。ちょうど、来年(令和3年(2021年))の3月26日が社協の更新の期限になっており、公共交通会議と重複している委員もおられるので、

できれば次回の会議のときに冒頭の1時間程度で、運送運営協議会を開催させていただきたいかがか。

会 長) 時間のスケジュールはどうか。

事務局) 時間は、公共交通空白地有償運送運営協議会を13時30分から1時間開催させていただいて、休憩を経て、地域公共交通会議を15時からの開催でお願いしたいと考えている。

会 長) それでは、この場でみなさんのご都合をお聞きしたい。

では、2月12日が皆さんのご都合がよろしいようなので、ひとまず2月12日の15時に開催することとする。

#### ・閉会

会 長) 能勢町の公共交通を維持して欲しいという町民の皆さんの重い期待をいただいている会議だと思う。今後とも皆さんのご協力をいただきたい。

以上