

【開催日時】 令和3年2月12日（金） 午後3時00分～午後5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、大嶋 恭平（河原委員代理）、本田 泰彦、野津 俊明、暮部 光昭、中井 正明、大嶋 基、南尾 一広、中島 吉章、藤原 伸祐、寺内 啓二

【欠席委員】

日田 守、上西 雅之、東野 政義

【傍聴者】 14名

【協議事項】

- (1) 4月からの路線バス運行について
- (2) 既存交通システムの活用における課題整理
- (3) 公共交通の目指すべき基本的な考え方（案）について
- (4) 新たな交通システムの導入について
- (5) 今後の取組みについて

・開会

・資料確認

・会長挨拶、傍聴報告

会 長） 皆さんにはご案内のことかと思うが、本日は傍聴の方が多くおられるとのことで、重なったこととお話しさせていただくこととお許しいただきたい。

公共交通については、いずれのところでも非常に難しい問題である。新型コロナウイルス感染症拡大による社会情勢の変化が始まる前から、バスの運転手が不足してきていた。発端としては、21世紀からバス事業者やタクシー事業者の経営状況は苦しくなり、日本の仕組みとしては、民営の会社が地域の公共交通を支えるのが一般的で、事業者の努力で人件費は削減されていたが、その分運転手の担い手が減少していた。全職業の平均に比べて、バス運転手は平均労働時間が約2割多く、平均年収が約1～2割少ないという状況の中、企業だけの努力では、地域の公共交通を支えるということに関してはどうにもならないところまで来てしまった。国からの要請もあり、それぞれの地域で地域公共交通計画の策定が始まった。加えて、昨年からの新型コロナウイルス感染症拡大による影響で経営環

境が苦しくなり、維持が難しくなっている。非常に苦しく答えがない状態でも、地域の皆さんの生活をなんとか維持しなければならないということで、この計画を立て、戦略的に考えていこうということなので、参加の皆様には是非お知恵をお借りして、この会を進めてまいりたい。よろしくお願ひしたい。

#### ・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 14 名である。

#### ・新委員紹介・委員出席状況報告

(事務局より資料 1 の説明)

事務局) 新たに 2 名の委員をご紹介します。

国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局長又はその指名する職員として、近畿運輸局大阪運輸支局 総務企画部門 首席運輸企画専門官 本田泰彦(ほんだやすひこ)様。

続いて、道路管理者又はその指名する者として、大阪府池田土木事務所 参事兼地域支援・企画課長 南尾一広(みなみおかずひろ)様。

#### ・会長・副会長の選出について

(事務局より資料 2 の説明)

会長) 来年度、国の補助金を活用し、地域公共交通計画を策定していくに当たり、会長・副会長を選び直すということである。何か意見はあるか。

今後、会議名で補助金の申請をする必要があり、町の職員が会長を務めるのがスムーズだと考える。私からの提案で恐縮だが、会長と副会長を入れ替えるのはいかがか。

私が会長のままだと、責任を負えない部分もあり、配慮いただければありがたい。

(異議なし)

会長) それでは、会長を中島委員、副会長を私が務めさせていただく。中島委員よろしいか。

(中島委員、猪井委員了承)

副会長) それでは、今後ともよろしくお願ひしたい。中島会長から一言あるか。

会 長) 皆様のご協力を得ながら進めてまいりたい。どうぞよろしくお願ひしたい。

早速だが、次の議題に入るに当たり、資料 2 の能勢町地域公共交通会議設置要綱第 4 条第 6 項にあるように、交通会議は会長がこれを招集し、会長が議長を指名するとなっている。

私の方から、会議の議長として猪井副会長を指名させていただきたい。今後の会議の進行については、議長の猪井副会長にお願いしたい。

副会長) 会長よりご指名をいただいたので、議長として会議の進行をさせていただく。よろしく  
お願いしたい。

それでは、議題3の①4月からの路線バス運行について、事務局より説明をお願いします。

#### ・議題

(1) 4月からの路線バス運行について

(事務局より資料3の説明)

(委員より補足説明)

副会長) ご説明いただいたように、路線バスの経営状況はかなり厳しい状況である。これは能勢町だけに限った問題ではない。西能勢線及び妙見口能勢線の一部運行区間については廃止をされるが、バス事業者としても、維持が難しい中、いろいろな形で何とか維持してきた路線であった。無理なものを持続するというのも難しい話であるとは私は考える。今後の手続きは、後日、事業者から大阪府乗合バス地域協議会に申出がなされ、大阪府から再度、一部区間運行廃止について意見はないか照会がなされ、それについて回答を行い、その了承を経て廃止となる。発言しにくいとは思いますが、ご意見はあるか。

(意見なし)

副会長) それでは「本地域公共交通会議では意見なし」とさせていただくが、説明についてはできる限りを尽くしていただきたい。

(2) 既存交通システムの活用における課題整理

(事務局より資料4の説明)

副会長) スクールバスの活用について、委員に補足説明をしていただく。

委員) スクールバスの乗車率は高い状況が続いている。令和元年度から、通学距離が3キロ以上6キロ未満の中学生も選択制で利用できるようにしているのだが、その影響もあるかと考える。今後は、残念ながら子どもの数が減少の見込みなので、スクールバスの定員は余裕が出てくるのではないかとこの考えもあると思う。しかし、仮に余裕が出てきたとしても、我々としては通学距離が3キロ未満の児童生徒も対象にすべきかの議論を行っていく必要があると思っている。資料4ページにもある、「混乗」や「間合い利用」については、ある資源をできるだけ有効に活用していくという考え方は重要で、その姿勢で臨んでいくべきではあるが、あくまでもスクールバスなので、教育委員会としては、万が一にでも児童生徒の通学や学校行事に支障

があつてはならないという立場で協議に臨むことになる。その点につきご理解いただきたい。現在のスクールバスは10台あり、そのうち9台については平成27年度に国の補助金を活用して整備をしたものである。その関係上、混乗等での児童生徒以外の乗車、いわゆる目的外利用、住民利用については、大阪府を通じて国に届出をする必要がある。届出の必要な期間を処分制限期間というが、それが令和3年度までの6年間とされている。つまり、令和4年度からは届出が必要なくなり、目的外利用に係るハードルが少し低くなる。

副会長) 続いて、公共交通空白地有償運送について、委員から補足説明をお願いします。

委員) 公共交通空白地有償運送については、できれば能勢電鉄の山下駅方面にも足を伸ばしていきたいが、既存の公共交通との関係もあるので難しいようなら、堺市、大東市及び八尾市等で導入されているデマンド型乗合タクシーを併用していく形を考えても良いかと思う。

副会長) 第1回地域公共交通会議や本日の1時半からの公共交通空白地(旧 過疎地)有償運送運営協議会でも出たように、能勢町内の公共交通空白地有償運送が必要という経緯を踏まえ導入されたものであるため、町外へのアクセスには利用できないものである。もともとの議論とすると、路線バスの運行も運行便数が限られるため、時間が空いていて、町内移動ができないので、町内移動を改善するために導入に至っている。町外というのは、確かに利用者からの立場では山下駅までに行きたいという思いはあるかと思うが、路線バスやタクシーの事業者により、既に運行されるということも踏まえた中での公共交通空白地有償運送なので、町外の山下駅までの運送は難しい。

少し脱線してお話しさせていただくと、自家用有償旅客運送(※自家用有償旅客運送の種類は公共交通空白地有償運送と福祉有償運送の2種)は、昨年11月の法令改正(※道路運送法施行規則の改正)からは、バス・タクシー事業者が運行管理、車両整備管理で協力する制度が創設されている。また、滋賀県内では自家用有償旅客運送をやっていくというところで、町外へ出るのであれば、一般のタクシーを紹介されるような形態をとられているケースもあるので、既存の交通事業者と競合関係に至ることのない形での整理がなされるということが考えられている。

また、今回の資料にはないが、福祉有償運送という制度もある。能勢町では、NPO法人が運行している福祉有償運送がある。福祉有償運送は、公共交通に乗れない方を対象としている交通である。車両3台で年間の運行回数が600回程度、着地発地あるいは着地のいずれかが能勢町内であれば利用可能である。この輸送は福祉的な意味合いが強く、公共交通に乗れない方、障がいを持っておられる方、様々な障害者手帳を持っておられる方、要介護の認定を受けられている方を対象としての交通である。

委員) 前回(第1回地域公共交通会議)も言ったが、委員の公共交通空白地有償運送を山下駅まで運送したいという意見は、路線バス事業者やタクシー事業者の存在を無視しているので、非常に残念な発言であり、改めて考えていただきたい。

(委員 退席)

委員) この公共交通空白地有償運送は、そもそも公共交通が存在しない過疎地で運送する分には問題はないという話であったかと思う。当時、能勢町は過疎地ではなかったし、町外に行く便も交通事業者があった。しかし、その中で交通事業者の経営に影響を与えることのないように、皆さんがウィンウィンでいく方法がないかという方法を模索して、バス事業者及びタクシー事業者からも譲歩いただいて、この形になったと私は理解をしている。住民からそういう意見があるかも知れないが、あくまでもこの協議会の中で、協議が整ってからと理解をしている。もう一点、スクールバスの混乗について、副会長から事例を紹介してもらったと記憶しているが、それ以外にも事業を実際に行っている事例があれば紹介いただきたい。

副会長) 今ご説明があったように、民間事業者の調整というところで、町外と町内の移動ということで分けさせていただいている。確かに難しいところではあるが、能勢町内での買い物や通院を考えると、利用者を実際に見ている委員の山下駅まで運送するという意見は分かる。その中で、委員のおっしゃった交通事業者さんとの範囲分けの話になると思う。ある種、民業圧迫に当たるところを各地域でどこまでやるのか、国としても統一的な見解ではなく、それぞれの地域事情に合わせて議論してくださいということでの地域公共交通会議である。その中で出てきたのが、町内の移動が不便であり、タクシーでの移動も十分ではなく、公共交通空白地有償運送の運行回数は平成 31 年度（2019 年度）で年間約 1,390 件もあり、これを全て一般乗用旅客自動車運送事業（タクシー）で移動を担うとなるとなかなか大変なところであり、町内の移動を満たすためにも、公共交通空白地有償運送でやっていこうとなった経緯がある。

スクールバスについては、先ほど、委員からお話があったように、鍵になるのは学校に行くのに遅延できないということである。例えば、もし授業が早く終わった場合には、その時間に合わせてスクールバスを運行するため、昼間は活用できない。

なかなか良い事例はない。古い事例になるが、兵庫県養父市の関宮町の例がある。町の職員が、ごみの収集、スクールバス、給食の配送の運転を兼任されていた。運輸事業の特徴として、6~7割が人件費なので、車両側の議論では可能となる。車両は安いものではないが、長い年月使用することを考えると、人件費よりも安い。人の確保ができればという話になるが、スクールバスを住民の移動ニーズに寄せていくのはかなり難しい。なかなか、実際に統合したところでも、地域住民が乗っているところはあまりない。私が聞いて良いなと思ったのは、関宮町の利用者や運ぶものによって、車両を変えていく事例である。なかなか難しいというのは理解している。移動は行きと帰りの両方があり、帰りが確保されないとその交通手段は使ってもらえない。スクールバス活用の場合は、行きは良いが帰りはスクールバスの運行時間のタイミングに合わせるができない。事例として挙げさせてはいただいているが、活用に当たっては非常に難しい手段であるのは理解している。しかし、地域の資源として、使わない手はないと考えている。

昔、バス事業者から路線の運行や運行便数等をどうやって決めていたかと聞いたところ、朝と夕方のラッシュの利用者数で決まると言われていた。運転手の確保が厳しくなってきた中で、例えば朝だけスクールバスを利用してもらい、昼間は路線バスを活用させる場合、朝の路線バスの乗務員数を減らして、昼は人員に余裕ができて運行ができるかとい

うと、そこまでの状況ではなく、昼間の乗務員さえも確保するのが難しくなったという説明を受けたことがある。そういう意味では、スクールバスと路線バスを組み合わせ、昼間時間帯を路線バスに頑張ってもらうのは、15年前なら解決できたかも知れないが、現状だと難しいという状況である。この点について、意見はあるか。

委員) 先ほどご意見を申し上げたが、公共交通空白地有償運送について、可能であれば山下駅に出たいとは思っているが、地域の路線バスやタクシーの撤退につながるので、それなら乗合交通として、堺市、大東市及び八尾市等で導入されているデマンド型乗合タクシーの制度を入れてみてはどうかという例を挙げただけである。併用できたらという意見を申し上げただけであって、既存の路線バスやタクシーを否定したわけではない。

副会長) そういう意味では、交通事業者としても経営範囲を守らなくてはならないこともあり、かなり繊細な内容となる。後半におっしゃられたことを聞かずに立たれたこともあるので、私からも委員にはお話しはさせていただくが、事務局からも内容をお伝えいただきたい。

### (3) 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)

副会長) ご意見賜りたい。いかがか。

委員) 乗り継ぎを前提とするようなネットワークを考えておられるというところだと思う。13ページにビジョンが記載されており、西側3点、東側2点、それぞれ交通モード間の乗継を行う交通結節拠点の候補案が示されているが、こちらの拠点にどういった施設を整備していくか、簡単にご説明いただきたい。

事務局) 新庁舎については、現在、老朽化している庁舎を今後、防災機能強化の観点から施設の建築をしており、1月末をもって竣工を迎えたところである。新たな庁舎になるので、住民がここに来られてできれば一つの窓口でサービスが受けられるというところを目指して整備を進めさせていただいている。

旧歌垣小学校については東側の福祉の拠点施設というところになっており、診療所と東側のデイサービスセンター、小規模多機能施設、住民サービスセンターを複合した施設の整備をしている。地域のコミュニティ施設というところの位置付けも整備の内容となっている。

旧東郷小学校の再編整備については防災コミュニティ施設になるので、東郷地域のコミュニティの施設、防災時の拠点施設ということで整備している。

こういうところに新たな施設が再配置されるので施設間を結んで新たな交通の交通結節拠点にしたいと考えている。

委員) 乗り継ぎを前提とした交通ネットワークづくりは全国的にも進められていて、乗合部分の効率を図るために、このような拠点に人を集約してもらうということだと思う。ここで重要になってくるのが、利用者として乗り継ぐことに心理的な抵抗があり、そこをいかに下げられるかが重要であると考え。例えば路線バスの運行本数を増やしたり、乗り継ぎの待ち時間を減らす等の仕組み的な努力はすべきだと思うが、限界があるので、先ほど拠点整備のところでおっしゃられていたコミュニティ作りや心理的抵抗を減らせるような待ち合い施設を作ることで、地域全体のコミュニティにつながる、都市政策側としても効果を発揮できるようなまちづくりと連携した形で施設再編整備とネットワークの再編とを調和させながら進めていただきたい。

副会長) 他になにかあるか。

一点、阪急バスに質問する。これから調整はあると思うが、基本はどこかに集めて阪急バスで山下駅等の町外に流していくイメージであると考え。これからの運行状況によると思うが、町内と町外を結ぶ幹線の部分は、基幹交通として位置付けている路線バスで頑張っていこうということであるがよろしいか。

委員) ご支援をいただきながらになると思うが、できる範囲で住民の足は守っていきたいと考える。

副会長) もう一点、お願いがある。「みんなで創り、守り、育てる」という記載もあり、町で乗ってもらいたい、町で支えているということを理解してもらいたい。阪急バスへのお願いは、どういった利用の実態か、利用者だけが全てではないとは思っているが、この近辺で言うと川西市の大和団地については、利用者数の動向が示されており、地域住民が頑張れる大きな原動力となっている。利用者数のデータを取るということは大変かと思うが、例えば交通系 IC カード hanica のデータを活用・連携して、利用者数を調べていただくことをお願いしたい。「みんなで創り、守り、育てる」といううたい文句だけではなく、実際に地域住民も理解する部分について協力をお願いしたい。

事務局側へのお願いとしては、利用者数の動向把握だけではだめで、もう一つ先、学生や高齢者、いわゆる「移動制約者の移動手段確保」については何ができているのか、困っている方がバスによってどう支えられているか、物語が見えていないと、守り育てるという意識が生まれてこないの、利用者数だけではなく、どういった利用者がどのような想いで使っているから、路線バスを維持することが大事なんだと言えるような指標は持つておくべきである。

動向を把握することは大変だとは思いますが、町だけでやらなくてはならないことだけではなく、地域住民の方と一緒に頑張れるところなんだろうと思う。公共交通が何を支えているのかを語るができるようにならないと「守り育てる」ということはできないと思う。

#### (4) 新たな交通システムの導入について

(事務局より資料6の説明)

副会長) なにか、ご意見ご質問あるか。

新たな交通システムは、町内の移動を考慮して乗合タクシーの検討を進めるということだが、先ほどの委員のおっしゃっていた町外移動についてはどのようにお考えか。

事務局) これまでの基幹交通と地域交通の考え方について、資料で示させていただいている。課題の整理でもあったように、町内移動に関しては、不特定多数の方が使えるようなシステムではないということ、いろいろと制約がある中で利用出来る方が限られているという話があるので、まずは町内での移動を改善していけたらと考える。確かに、一足飛びに町外への移動という新たな移動手段もあるかも知れないが、行き過ぎると路線バスの運行やタクシーにも影響が出ると認識している。現在、町内には西能勢線と妙見口能勢線の2路線があるが、今後、片方の路線は必ず維持できるが、もう一方の路線を廃止しなければならないとなったときに、廃止する路線の代替手段として、乗合タクシーの運行も検討していかなければならないと考えている。

副会長) 委員、いかがか。

委員) 先ほど私が申したのは、公共交通空白地有償運送については町内移動を対象とした輸送が原則なので、町外の山下駅や市立川西病院(川西市東睦野)へは乗合タクシーで補完したらどうかということで、あくまでも乗合タクシーは、どこまで走るかを制限するのではなく、町外へ出るということを前提としたタクシーの活用がメインになるのではと考える。

副会長) 乗合タクシーを地域の移動手段としてどのように活用できるかは、事務局と相談しながら整理をしていきたい。

委員) この会議を最初から聞いていて、一つのテーマになっているのが、まずは民間の交通事業者に残っていただいて、能勢町の交通を担っていただくということかと思う。そういうところで言うと、先ほどの資料5の12ページの図で示されているようなイメージになるかと思う。資料6の5ページで示しているようにデマンド交通もいろいろな運行形態がある。また、デマンド交通は成功例もあるが、失敗している例がかなり多い。失敗の事例については複数把握しているので、ご相談いただければと思う。

(5) 今後の取組みについて

(事務局より資料7の説明)

副会長) なにかあるか。利用者目線でご議論させていただきたいという意味で申し上げますと、令和3年4月に路線バスが一部廃止する地域がある。新たな交通システム(デマンド交通)が運行されるタイミングは、検討や調整がうまくいっても令和4年度初めとなっており、



路線バスの廃止から1年間は、何もない状況になる。そうすると、地元の方には申し訳ないが、タクシー、公共交通空白地有償運送、福祉有償運送及び地域の方の相乗りになるかと思う。1年間は、これらの移動手段を利用して欲しいということになる。

委員にお伺いしたいのだが、公共交通空白地有償運送の新規利用者も含め、4月以降の利用動向に注視していただくことは可能か。

委員) もちろんさせていただく。4月以降のバス路線の減便に伴ってどういう影響が出てくるのか、注視をさせていただく。現在、公共交通空白地有償運送は2台で運行しているが、4月以降の利用状況を踏まえて、場合によっては3台にして運行することも考えなくてはならないと思う。それでも足りない場合は、赤字をできるだけ出さない方向でいかなければならないが、公共交通空白地有償運送の運賃がタクシーの半額だが、利用者からはそれでも高いという声もある。例えば、田尻地区からノセボックスまで、往復3,000円かかるので。できれば、運賃は上げないで、町に補てんをして欲しいと考える。

副会長) ここでお願いしたいのは、4月以降は新規利用の動向も含め、公共交通空白地有償運送と福祉有償運送の利用動向についてご報告していただきたい。なお、地域の方の相乗りは実態の把握がしにくいと思うが既存の交通モードの動向変化について、注視する必要があると考える。ほか何かあるか。では「その他」に移る。

#### ・その他

事務局) 今年度の地域公共交通会議については、本日までとなる。来年度の第1回会議の日程については、地域公共交通計画の策定に係る国の補助金を活用させていただき予定をしているので、6月以降としている。別途、相談事項があれば、各委員の皆様にご相談させていただく。

先ほどの資料にも記載があったように、今後の取組みとして、来年度は能勢町の地域公共交通計画と新たな公共交通システムの導入実施計画について、より具体的な検討に入っていくということもあり、公共交通利用者や住民の方を対象とした委員の追加を検討している。交通結節拠点の考え方についても、公共交通利用者の意見を具体的に取り入れながら検討を進めたい。引き続きよろしくお願ひしたい。

副会長) この点について、会長、何か意見はあるか。

会長) 来年度から国の補助金を活用して地域公共交通計画の策定を行っていくが、来年度の第1回会議まで期間が空くので、国への補助金の申請に係る事前の手続きについては、事務局で進めさせていただく。ご了解いただきたい。

副会長) この点について、皆さんのご了承がいただければ進めたいと考えているが、いかがか。

(異議なし)

副会長) それでは手続きをよろしくお願ひしたい。

・閉会

会 長) 長時間のご審議を賜り感謝する。地域公共交通計画の検討事項も非常に多いので、1年間じっくりと議論をしていただきたい。基幹交通と地域交通の二つの役割分担を明確にしながら、より良い交通システムができるようにご協力賜りたい。

以上