

【開催日時】 令和3年8月2日（月） 午前10時00分～午後0時15分

【開催場所】 能勢町役場西館3階 第1会議室

【出席委員】

猪井 博登、葉 健人、齋藤 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、新谷 哲生

【欠席委員】

日田 守、坂井 幸一、寺内 啓二

【傍聴者】

5名

【協議事項】

- （1）能勢町地域公共交通会議設置要綱の改正について
- （2）公共交通に関する取組経緯と今後のスケジュール
- （3）地域公共交通計画の基本方針と目標の設定について
- （4）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）本日から大阪府に新型コロナウイルス感染症緊急事態宣言が発出された。このような状況、お忙しいところお集まりいただき、感謝する。新たな公共交通システムの在り方について、ご議論していただく予定となっている。委員の皆様には、忌憚のないご意見をお願いしたい。

・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、傍聴者の定員は5名としており、5名の方の傍聴を許可している。
それでは、議題に入る前に、新しく委員に就任された方も多くおられるので、改めて委員の紹介と本日の出欠状況の報告を事務局よりお願いする。

・委員紹介・委員出席状況報告

・議題

(1) 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2の説明)

副会長) それでは、能勢町地域公共交通会議設置要綱の改正については、承認させていただきたいが、いかがか。

(異議なし)

副会長) 能勢町地域公共交通会議設置要綱の改正について、承認いただいたものとする。
また、事務局から監査委員の指名について、説明をお願いします。

(事務局より監査委員の指名について説明)

副会長) それでは、会長には監査委員を2名指名していただきたい。

会 長) 監査委員の指名に当たっては、公平性や監査の事務手続き等を鑑み、能勢町内にある外部団体が望ましいと考え、能勢町社会福祉協議会の奥畑委員、能勢町障がい施設等連絡会の坂井委員に監査委員をお願いしたい。

(了承)

副会長) 続いて、(2) 公共交通に関する取組経緯と今後のスケジュールについて、事務局より説明をお願いします。

(2) 公共交通に関する取組経緯と今後のスケジュールについて

(事務局より資料3、4-1、4-2の説明)

副会長) ご質問、ご意見があればお受けする。

委 員) 6月にされた書面決議の内容について、質問させていただいてよろしいか。

副会長) どういった内容か。

委 員) 今後の新たな交通システムについての進め方について、住民が主体となり、交通事業者との連携について考えていかなければならないと記載されているが、スケジュール案を見さ

せていただくと、パブコメの実施を12月に予定されている。それなら、もっと早くに住民に対する説明会や要綱の8条に分科会の設置も可能と記載されているので、住民の皆さんに使い勝手の良い交通手段を作るために、直接意見を把握しておくべきではないか。

もう1点。予算案の中で事業費のうち、コンサルタント会社に対する報酬があった。町の施策は、ある程度役所で検討して立案するものと思うが、どういってお考えかお聞きしたい。

副会長) こちらについては、まず私からお答えさせていただいて、事務局からも回答していただく。

1点目のご意見について。パブリックコメントについて、他の自治体では2回行っている事例もあるが、具体的内容を詰めてから、パブリックコメントを行うのが良いかと考える。だからと言って、意見を聞かないというわけではなく、事前にアンケートを行い、この会議でも、地域の様々な団体の方にお集まりいただき、住民の意見を反映したいと考えている。分科会の設置もやぶさかではないとは思っているが、皆様にご協議いただきたい。

コンサルタント会社の件については、先ほどもお話したように住民アンケートの実施、データのとりまとめと分析、専門的な知識が必要なところをご協力いただいている。

事務局) コンサルタント会社の件は、副会長がおっしゃったように、能勢町の職員の人数も限られており、また、より知識も深くなければ、新しい地域公共交通計画、新たな交通システム導入までは、実現が難しいというところもあり、昨年からご協力をいただき、この会議を進めているところである。コンサルタント会社に全てお任せして作成しているわけではなく、アンケート調査から見えてくる内容、路線バスの利用実態のデータ等について様々な角度から分析をして、使いやすい新しい交通システムを実現したいと考える。会議については、地域公共交通会議に諮っていくということになっているので、様々な意見を賜っていききたい。

委員) 先日、区の集会に参加した。この間の初集会ではこの新しい交通システムについて、区長からなんの話もなかった。公募委員で応募して、初めて進捗状況を知った。各団体からこの会議に来られているということだが、区長会にこの経過を説明していただきたい。全体の意見を網羅して受け付けて欲しい。たまたま委員になったから、この状況を知った。西能勢財産区議員をしていたが、西能勢財産区は昨年解散した。そのことについては、区長から集会において説明をしてくれた。そのうえで解散した。3億円近いお金を能勢町に寄付するものと、そのほかのお金についてどうするかは、財産区の議会で色々と話をした。住民の意見を吸い上げるという意味では、平通の区長をしていた時、下水管を通すという話があり、住民アンケートを実施したら既に合併浄化槽を入れているという問題もあり、意見が分かれて、結局、町に下駄を預けたことがあるので、どこかで何かをやらないといけなのではと考える。

副会長) ご指摘のとおり、説明は必要かと考える。どういった実施の仕方をするかは、事務局で検

討していただきたい。事務局からすると方向性が固まっていないところで説明をするのは難しいと思うので、タイミングを考えていただきたい。

委員) このスケジュールで見ると、ほぼ内容が固まってからの説明会ではないのか。住民の関心を高める意味でも、意見をくみ上げるという意味で説明会は、できるだけ早くするべきである。

副会長) 可能であれば前倒しをしていただきたいと思う。事務局でお考えがあれば、お聞かせいただきたい。

事務局) ご意見いただいたように、住民のご意見をいかに吸い上げるかは重要だと考えている。そういった意味から多様な方面から、この会議に参画していただいている。一定、何かをお示しできるような素案が決まった段階で意見を聞かないと、何も決まっていない状態では、なかなか意見を聞きにくいと考える。この議論の内容も踏まえて、どの場面で意見をいただいたら良いかも検討させていただく。

副会長) 他に何か意見、質問あるか。それでは、次の議題について事務局から説明をお願いします。

(3) 地域公共交通計画の基本方針と目標の設定について

(事務局より資料5の説明)

副会長) 何か意見、質問あるか。

委員) 本日、本会議の委員に応募した際のレポートを持参した。

私は能勢町に来て30年になる。能勢町に来て一番驚いたことが共助についてである。例えば、地域住民が資金を出し合って40万円/1戸でテレビ共聴アンテナ組合を作り、テレビの共同アンテナを山の上に設置・維持していた。このような共助で、交通をなんとかできないものかということで、問題提起として7つの項目を挙げている。特に②は、私も委員になって初めて知ったが、高齢者向けの阪急バスの全線フリー定期券、「hanica はんきゅうランドパス65」を知っている人が少ない。年間41,900円で阪神バスと阪急バスが乗り放題である。昔、豊中市で中学校の教師をしており、教師仲間にも聞いたら、65歳になるのが待ち遠しかったということである。今の阪急バスは、豊中駅から梅田を結ぶ系統はなくなった(阪北線(箕面～柴原～豊中～庄内駅前～十三～梅田系統)：令和2年10月5日廃止)。その方は、梅田に出るのに電車に乗らずに、バスで行っていたという話である。年間41,900円で乗り放題は大きい。例えば、私は清水橋からバスに乗るので往復したら660円。そのために出したのが参考資料である。特に2020年度における阪急バスの利用回数は、車で移動する方がいいということで利用回数が0回である。今後、孫の保育所の送り迎えがなくなれば、今、保育所送迎に使っている車は必要なくなり、ランドパス65を利用できると思う。例えば、日の丸ハイヤーと社会福祉協議会が運行している公共交通

空白地有償運送に「hanica はんきゅうグランドパス 65」みたいな仕組みを導入できないかと考えた。そうすれば、財政的な基盤ができる。もしよければ、いろんな意見を聞きたい。

副会長) 他に何か意見、質問はあるか。自動車を所有することで、必要なお金をかなり出しているということについて、皆さんが知らないというところはまさに議論するべき点かと思う。公共交通を本当に便利なところまでしようと思うとかなり大きな負担が必要となる。なかなか、そこまでは難しいので、地域の皆さんの生活が成り立つように、維持していこうということであると考え。これまで以上に、地域の皆さんにご協力を賜らないといけない。

委員) 大阪府では大阪府都市整備中期計画を令和3年3月にまとめている。目標設定については、ウィズコロナからポストコロナになったときに、どう社会状況が変化するかという記載もあり、ニューノーマルという言い方をしている。今回提示された計画内容には色々な移動の方法についての記載はあるが、移動の価値観や移動主体の変化についてはあまり反映されていないので、今のコロナの状況を踏まえた自動運転や MaaS (Mobility as a Service) 等の文言を入れてもらった方が良いか考える。各地では自動運転や MaaS は研究・実証実験等が取り組まれており、大阪府都市整備中期計画においても、2025年日本国際博覧会(大阪・関西万博)に向けて、自動運転や MaaS に取り組むということも記載がある。今回の計画期間が5年間というタイムスケジュールでいけば、導入までに至らないから書いていないという意見があるかもしれないが、国・府の動向を見据えた記載が良いのではないか。全体の社会の流れから考えると、その辺りが入っていないので古く感じてしまう。本文にでも入れていただければどうか。

副会長) 事務局からはいかがか。大阪府都市整備中期計画を参考にさせていただいてもいいかもしれない。

委員、ウィズコロナからポストコロナになったとき、MaaS との関係についてももう少し説明をお願いしたい。

委員) ウィズコロナからポストコロナになるということは、人間の価値観が変化する、移動や働き方が変わってくる、価値観も変わってくるというニューノーマルという考え方である。これまでの交通体系や移動手段も変わってくるし、大きな流れとして社会変革が行われて価値観が変わってくる。例えば、都会暮らしより田舎暮らしのほうが良いという流れ等。そうすると、これまでの通勤目的による移動から地域内での移動目的に変わること、交通手段も変わってくるので、インフラ整備や技術革新に結びついていくものと考え。

副会長) 私もその辺りを勉強させていただくべきかと思うが、MaaS は交通側がしっかりしていないといけない。地域の交通事業者と協力していくというところは、大きく変わらないところだと思う。

委員) 阪急バスと日の丸ハイヤーに質問したい。現在、能勢町で「hanica はんきゅうグランドバス 65」を利用されている方はどれくらいいるのか。

例えば、メンバー制にして年間 20,000 円出してもらい、基本料金として設定して、不足分を実費で負担することで、事業者にも安定した収入を確保できるのではないか。能勢町内、山下駅、妙見口駅、大阪国際空港の 4 か所に絞って、軽自動車を入れて、年間の経費を賄うことは可能か。

委員) 能勢町内で「hanica はんきゅうグランドバス 65」を何人の方がご利用しているかは、本日持ち合わせがないので、次回に回答させていただく。住所を記入してご購入していただいているので、データはある。

「hanica はんきゅうグランドバス 65」の売り上げは、新型コロナウイルス感染症拡大による影響による高齢者の出控えの影響が大きく、この 1 年の間に前年と比べて 1/4 減少(約 24%) 減少している。

委員) この会議で何度も言っているのだが、新たな交通システムは基本的には能勢町内の運行ということで考えている。日生中央駅と山下駅は当社単独で入っている。日生中央駅から能勢町への利用は少ないが、山下駅から能勢町内は、そこそこご利用いただいている。その売り上げは大事なところなので、先ほどおっしゃっていたメンバー制、軽自動車の導入は困難であると思う。日の丸ハイヤーとしては、日生中央駅と山下駅から能勢町の方に限ってというのは、実質マイナスになる。山下駅から森上や宿野等間はバスを走らせていただいて、そこから例えば 200 円から 300 円の乗合によるデマンド交通という形は良いと考える。猪名川町の大島地区では、杉生停留所から大島地区の各地を結ぶデマンド交通(チョイソコいながわ)を実際に運行している。また、そのタイプの会員制による乗り放題は、導入可能かと考える。

委員) いわゆるサポート制になる。能勢町の人口のうち、20 歳以上がどのくらいかはわからないが、私の家だと私と娘が 2 人いるので、2 人がサポーターになって年間 40,000 円。同時に日の丸ハイヤーで運転経費を出して、年会費で不足する部分を実費払いのシステムにすればどうか。基本的に他の人もメンバーになって、利用する人としらない人もおられるだろうから。赤字になっても困る。

委員) 例えば、山下駅でのご利用は、川西市の山下駅周辺の住民にもご利用いただいている。その延長線上で、能勢町内に駅がないので山下駅から乗車されており、東地域の場合は妙見口駅から乗車される。例えば、能勢町の方のみを対象とした会員制は、日の丸ハイヤーからすると、山下駅での従来の利用者と会員による利用者を分けるのが、非常に困難かと思う。

委員) 私が言いたいのは、サポーターをたくさん作ればということで、今能勢町の 65 歳以上の方が 4,000 人近くいらっしゃる。そのうちの半分、2,000 人が「hanica はんきゅうグランドバス 65」を購入すると年間 8,380 万円が阪急バスに入る。日の丸ハイヤーでするなら、全

く無料ではなくて実費払いにすれば。実費払いとなれば、1回当たりの負担が小さくなるため、往復2回行って帰ることができる。例えば、お酒を飲んで利用するなら、行きと帰りでお金をもらうということはできないか。

委員) 豊能町、能勢町が対象である豊能郡と川西市等が対象である神戸市域交通圏がまたがっているので、運輸局への許可なども含め定額制は難しいと考える。例えば、割引は自由なので可能かと考える。その割引分を補てんする助成は、どこから出していただけるかという話になってくる。異なる管轄の運輸支局をまたぐ交通圏の状況を踏まえると、山下駅、日生中央駅から能勢町内へのサポーター制は非常にハードルが高い。前例もないので難しいと考える。

副会長) タクシーの営業圏があり、交通圏内で需要と供給のバランスを見て運賃を決めている。それぞれの地域でルールがある。

委員) 日の丸ハイヤーの初乗り運賃は、大阪府内の営業所に所属する車は適用距離が1.459 kmで600円、兵庫県内の営業所に所属する車は適用距離が1.5 kmで660円となっている。不可能ではないと思うが、営業圏をまたぐと運賃も異なるため、実現は非常に難しいと考える。

副会長) 全体から申し上げると、運行経費の内訳を見ると、車両費とガソリン費の数倍程度は運転手の人件費。バスでいうと車両が2,000万円で10年間使っていると年間200万円の償却となるが、全体で集計しても人件費がバス車両の費用を超えるような金額になる。それはタクシーもバスも変わらない。

委員) 軽自動車によるタクシー事業は許可されていない。1,600 cc以上の普通車でなくてはならない。

委員) 阪急バスに質問。今以上に「hanica はんきゅうグランドパス 65」の利用者を増やそうと思ったら、今以上に利便性が高まらないと増えないのでは。仮にこのシステムが可能になったとして、増便は可能なのか。

委員) この4月に減便したが、利用者が少なくて経年的に赤字が出ているため、調整させていた。バスが走る・走らないは、収入と経費のバランスによるので、利用者が増えて収入が増加すれば、増便の可能性もある。

委員) 差し支えない範囲でよいが、能勢町の年金生活者の平均的なざっくりとした年金収入はわかるものなのか。

副会長) 基本的な話からすると、バス会社やタクシー会社の料金は、それぞれ申請されて審査をされる。普段の通常運賃をお支払いしないと、収支のバランスは取れない。料金は、国で審

査をされているので、全体の事業として安く使おうという議論をしてしまうと、便数を増やすのはなかなか難しく、車両を増やすことも難しい。仮に、会員制のようなものができたとしても、使いたいけど車がないということにも陥りかねない。これまで十数年間やってきた経験から言うと、価格をいじっても利用者の負担が減るということはない。あったとしたら、それはどこかが負担しているということである。今日の会議の目的は、誰かに動いてもらうか、背負ってもらわなくてはならない。それは、能勢町の住民の皆さんということになる。だからこそ、目標はむやみやたらに決められない。先ほど提案されたサポーター制はいいのかもしれないが、個別の方々に新しいビジネスを検討するのもよいかと思う。議論したいことは、能勢町の皆さんが、動いていくところで皆さんが納得できる所を決めて、事業者が協力できる範囲ですり合わせて、実際の施策としていくという流れになる。少し、問題の整理をさせていただきたいが、目標として資料5の6~7ページで挙げているところでご意見があればお願いしたい。これが実体的な交通の形に近づいてきたというところで、9ページの基本的な考え方につながる。この辺りについて、ご意見があればお願いしたい。

委員) 目標については、おおまかな形はできていると思うが、やはり能勢町の交通弱者は高齢者である。バスがないから困っているのだろうが、事業者からすると利用者が減っているからなくしているわけで、乗ってもらうことが大事である。高齢者のための施策を網羅した方がよいのでは。

具体的な話になるが、田尻での事例（田尻地区高齢者等移動支援事業（道路運送法上の許可・登録を要しない輸送））を参考にできないか。

副会長) 田尻の取組は私も拝聴しており、貴重な取組をされていると思うが成り立ちにくい。地域の方が運転していて、もし事故が起こった場合の対応が難しい。また、導入することで交通事業者が商売にならないので、能勢町から完全に撤退してしまうということもあり得る。例えば、深夜の運行はタクシーが担っていただいているが、ボランティアにしてもらうのは限界がある。尊い取組をされているとは思いますが、それも含めて判断をしなければならぬ。事務局、何か補足はあるか。

事務局) 資料5の8ページ、「道路運送法上の許可・登録を要しない輸送である無償輸送（ボランティア輸送）との連携についても、検討を進める。」という明記にとどめているが、各交通モードを分類したときに、どのようなメリット・デメリットがあるかというところも、昨年の会議ではお示しさせていただいたところである。その中でも事故発生時の保障の問題もあるし、高齢化が進んでいる中で、ドライバーの担い手がどこまで継続していけるのかという問題もある。これがうまく機能するような地域、成り立たない地域もあろうかと思う。必要に応じて検討を進めていきたい。

副会長) 目標については、大きく変更などを求めるということにはなかったもので、ひとまずこれでよいか。では、続いて（4）新たな公共交通システム導入検討について事務局から説明をしていただく。

(4) 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 6-1、6-2 の説明)

副会長) まずは、乗合タクシーについてのご意見ご質問をお願いしたい。

委員) 新型コロナ感染症拡大による影響により、密を避けたいという現状がある。例えば、阪急電車に乗ったときも私の横が空いているのに誰も座らないときがある。そういった状況下で、乗合タクシーにした場合、利用者は乗るかどうか。過疎地域でセダンの乗合タクシーを入れた場合、皆さんが利用するだろうか。

過疎地域の場合はそれが困っている。乗合タクシーを始めても、利用せずに気軽に自家用車で移動する。能勢町の場合は、1人1台の状態で自家用車を保有している。皆さんが利用できる状態にしようと思ったら、現行法を変えるのも一つの方法ではないか。現行法を変えるということは、新型コロナ感染症拡大による影響を考えたときに可能なのか。

副会長) 先ほどお話ししたように、人件費のほうが多くなるので、車両費が全体の10%程度。セダンの費用が、例えば1/2となる軽自動車としても、全体の5%しか変わらないので、結果的には効果がない。先ほどご指摘のあった、新型コロナ感染症拡大による影響により、乗合を避けて、利用してくれないのではないかとこのころは悩ましい問題である。別途で考えなければならない。

委員) 先ほど、委員から説明があったように、法人タクシーは、軽自動車を使用できない。自家用有償の軽自動車利用については、先ほど議論があったように使用できる。

委員) 交通モードを今日決定するという事は、このモードを進めるということか。

副会長) 次回の10月までに決定するとなると、今回は方向づけていきたいと考えている。

委員) 町内のスクールバス活用など、ほかの地域の住民とも今まで話をしてきたが、なぜ使えないのかという話がたくさんある。他の選択肢がないとはいえない状況で、この一本に絞って採決するというのはいかがかと思う。

副会長) 事務局、いかがか。

事務局) 昨年の会議の中でも、そういうご意見はあった。まず生徒を送迎するために運行していることもあり、新たなシステムに組み入れた場合、利用者側が自由に使えるような乗り物ではないということが一つ。教育委員会では、中学校の生徒もスクールバスを選択で乗ることができるということを聞いているので、空席率がどれほど出てくるかも関係してくると考える。

会 長) 資料 6-1 4 ページの表内、スクールバスのところに「空き時間にコミュニティバスとして活用する等も考えられる」と記載している。これは学校の行事の関係で運行時間が変動すること、災害時のことを考えると、定時路線化が難しいだろうということで、昨年度の議論の中では、乗合タクシーに進むべきなのではという話になった。具体的な活用については、今年度以降で検討するという議論になっている。どうぞご理解いただきたい。あくまでも交通モードというのは手段であり、0 か 1 かの議論にはならないかと思うので、それらも踏まえて議論をしていただきたい。この中で言うと、乗合タクシーが適切ではないかということで議論が進んできた状況である。

副会長) 今回、実証運行をしたいと考えている。実際に利用していただいでわかることもある。これで決定ではなく、デマンド交通で運行をしてみて、様子を見ながら進めたいと思う。

委 員) おっしゃることはわかるが、0 か 1 かにならないために説明会なり、住民の意見を聞いた方がよいのではないかと考える。実証運行を 4 月から実施するのはわかっているが、その前段に準備をするべき。今日決定するのは反対である。

委 員) 乗合タクシーは、ドアツードアか。

副会長) 乗合タクシーの運行形態が色々あるので、そこが議論するところかと考える。他にいかがか。乗合タクシーの運行方法も色々あるので、説明を先に進めないかわからないところもある。事務局に伺いたい、本日決めておかないと、10 月の具体案は出てこないで困るのではと思う。いかがか。

事務局) 色々ご意見をいただいているところではあるが、乗り物については決めていかないと、それにかかる経費の話や諸条件のところ固まってこない。結果的には、実証運行の導入時期の遅れにもつながる。ご意見は様々あると思うが、想定として、需要のニーズに応じた乗り物として運行していきたい。

委 員) 乗合タクシーで決めてしまうと、住民が本当に利用するかが疑問である。それなら山下駅にあるセダンを使うなどの方法があるかと思う。どんなシステムができるか、規模を小さくして分科会で議論してはどうか。

副会長) 残り時間がわずかになったため、まずは先に進めさせていただいて、説明により乗合タクシーがどういうものか知っていただきたい。あくまでも決定ではなく、設定である。事務局より実施方法等を説明いただきたいと思う。

(事務局より資料 6-1 (続き)、6-2 の説明)

副会長) 何か質問、意見はあるか。

委員) 天王地区は、回答者が2サンプルで、新たな交通システムの利用意向が0%になっているが、天王地区は最初から需要がないということか。

事務局) 天王地区の想定が0%になっているのは、このデータについては、住民アンケート結果から需要予測を行ったものである。まずは地域を限定して実証運行ができないかということで、提案をさせていただいている。全域的に運行をしてしまうと継続性の問題が出てくる。データがまだ住民アンケートベースでしかない状態である。住民アンケートの結果を含め、実証運行を地域限定でできないかと考える。

委員) 結局天王地区にはバス路線はなく、スクールバスしかなくて、ほとんど住民同士で乗せてもらうということか。交通問題は、憲法25条の生存権に関わる問題ではないかと考える。国と地方の関係についてはよくわからないが、「国は、すべての生活部面について、社会福祉、社会保障及び公衆衛生の向上及び増進に努めなければならない。」となっているが、そうすると天王地区はどうなのかと思う。126名というニーズの面もあると思うが、地区の人間からしたら、なんでということになるのでは。そういう意味でも、先ほどから言っているが、きめ細やかな需要を聞いていかなくてはならないのではないかと考える。

副会長) 先ほどから説明があるように、実際に走らせてみないとわからないというところもある。まずは岐尼地区と久佐々地区で走らせてみて、状況をご覧いただいて、意見が変わってきて利用していただけるようになるのが望ましい流れではないかと思う。回答が少なかつたから天王地区でやらないということではなく、まずは岐尼地区と久佐々地区から手を付けていくというところから始めたいと考える。

委員) 料金体系は、先に決めておいた方が良くはないか。

副会長) 事務局、いかがか。

事務局) 料金についても、この後決めていくことになろうかと思う。どの地域で実証実験をするか、どのような頻度で走らせるか等を決めていき、経費を出してから利用者負担の話になる。段階的に提示していきたいと考える。

副会長) 今後、この会をどう運営するかも含めて、改めて会長にご意見をいただきたい。

会長) 今ある制度でやろうと思えば、事務局が示しているような方法しかないのではないかと考える。ただ、住民のニーズに沿った制度を作るということであれば、別の話なのであろうが、いずれにしても、交通事業者の合意が取れないと進まないこと、新たな制度が今から間に合うのかという問題もある。まずは乗合タクシーに絞っていくべきかと考える。住民アンケート結果だけで、進めていいのかというところもある。今後、デマンド交通の運行方式、かつ運行エリア、金額を検討する必要がある。一旦、乗合タクシーについては、一

定お認めいただきたい。運行方式については、今後の議論になろうと思う。住民の方が乗りやすいような制度、一方でできるだけ早く、路線バスの減便による影響が出ている路線の状況も踏まえて、議論していただきたい。

副会長) 実証実験の運行形態について、事務局からの説明のあと、少しご意見をいただきたい。

(事務局より資料 6-1 (運行形態について) の説明)

・その他

副会長) 予定していた時間も過ぎているので、議論は以上とさせていただきます。

基本の考え方として、運行形態については資料にある C 方式 (自由経路ミーティングポイント型) を設定して、今後進めさせていただきます。次回、10 月までには分科会なり、議論が必要であれば、文書照会などさせていただきます、具体案を詰めていき、議論が進む形にしたい。

・閉会

会 長) 皆さんの意見を踏まえ、次回にはしっかり議論をしていただけるように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、これで終了する。

以上