

令和5年度 第1回能勢町地域公共交通会議 議事録

開催日時	令和5年8月8日(火) 午前10時00分～午後0時10分
開催場所	ふれあいプラザ コミュニティスペース
出席委員 (18名中15名)	猪井 博登、葉 健人、中村 洋一、内田 雅之、野津 俊明、暮部 光昭、森嶋 正己、 奥畑 司、横井 琴江、信田 政子、八木 キヨミ、看舎 邦亮、菅原 正康(板垣委員代 理)、藤原 伸祐、寺内 啓二
欠席委員 (3名)	石崎 宏司、小谷 繁、百々 孝之
傍聴者	14名
報告事項	(1) 乗合タクシーの運行状況について (2) 妙見口能勢線の見直しに関する住民説明会について
協議事項	(1) 乗合タクシー実証運行の延長について (2) 妙見口能勢線の見直し案について (3) その他
議事録	<p>■開会</p> <p>■資料確認、傍聴報告</p> <p>■委員からの資料提供の取扱いについて</p> <p>事務局) 昨年度の最後の会議で、委員からの資料提供の取扱いについて認識にそごがあったので、改めてこれまでの会議で決定している内容と事務局の考え方をお伝えする。委員からの資料提供の取扱いについては、提出期限までに資料を提出いただいた上で、議長と取扱いの可否を検討し、取り扱う場合は会議資料と一緒に委員の皆様へ事前配布している。前回の会議で、「文書発言」として提出期限後の当日に資料を持参され、議事録としてその内容を掲載するよう希望された事案があった。会議後、関係機関に確認をしたが、いずれの機関からも文書発言に関する考え方及び取扱い自体の確認ができなかった。事務局としてはこれまでどおり資料提供を希望される場合は、提出期限までに提出いただいた上で、取扱いを判断する運用を考えているが、問題はないか。</p> <p style="text-align: center;">(異議なし)</p> <p>事務局) それでは、引き続きそのような取扱いとする。</p> <p>■会長挨拶</p> <p>会長) 本日は、乗合タクシーの実証期間の延長について、及び路線バス妙見口能勢線の見直しと代替策について協議する。いずれも本町の今後のまちづくりを考えていく上で、非常に重要な施策となる。よろしく願いたい。</p> <p>それでは、議題に入る前に新しく委員に就任された方もおられるので、事務局から委員の紹介と本日の出欠状況の報告をお願いします。</p>

	<p>■委員の紹介、出席状況の報告</p>
会長)	以降、議事進行については、議長である副会長にお願いする。
	<p>■議題</p>
副会長)	地域公共交通会議として、行政と地域の方、事業者、学識者などが集まり、地域に合った公共交通について考える場が設けられている。能勢町の地域交通のあり方を決める大事な会議となる。忌たんのないご発言をいただきたい。
	<p>報告事項</p> <p>(1) <u>乗合タクシーの運行状況について</u></p> <p>協議事項</p> <p>(1) <u>乗合タクシー実証運行の延長について</u></p> <p>※事務局より資料 1、2 の説明</p>
副会長)	ご質問、ご意見があればお伺いする。
委員)	停留所の「72 ジャパン能勢店・柏木歯科医院」について。柏木歯科医院は辞められたので、ジャパン能勢店だけになると思うが、停留所として残していくのか。当初、乗合タクシーの停留所として医療機関を追加したと思う。今回、ジャパン能勢店だけになったが、今後はどういった扱いになるのか。
副会長)	事務局の考えをお話いただきたい。
事務局)	事務局としては、このまま継続して残していきたいと考える。
委員)	天王地区・岐尼地区の一部と久佐々地区の一部・田尻地区で分けて実証運行をしており、天王地区・岐尼地区では、利用者が少ない状況とご説明いただいたが、各地区の人口規模を教えてください。おおまかで結構であるが、本当に利用したい方が利用できているのか人口規模で見たい。
事務局)	手持ちの資料となり正確性に欠けるかもしれないが、16歳以上の人口で、天王地区・岐尼地区の一部では約1,800人に対し、久佐々地区の一部・田尻地区では3,300人である。
委員)	久佐々地区はもう少し多いと思っていた。この利用者数の差についての要因をどのように考えておられるか。
事務局)	久佐々地区は、路線バス西能勢線が運行していた区間（能勢町宿野～豊中センター前

	間) が、令和 3 年 (2021 年) 4 月に減便し、その代替としてご利用していただいている方が多いと認識している。
副会長)	他にいかがか。 本来の目標値である 20 名には到達していないが、それよりも、乗合タクシーがなくなってしまうと、移動そのものができなくなる方がおられる。この地域のセイフティネットの観点から申し上げても、乗合タクシーをすぐやめていいということではないと考える。事務局から説明があったとおり、今年度末 (令和 6 年 (2024 年) 3 月) まで本格運行に向けて議論していくとして、実証運行の延長をしたいと考えているが、異議はないか。 (異議なし)
副会長)	異議なしということなので、今後も実証運行の延長を行いながら議論していく。それでは次の議題に移る。 報告事項 (2) 妙見口能勢線の見直しに関する住民説明会について ※事務局より資料 3-1、3-2、3-3 の説明
副会長)	妙見口能勢線の見直し案に関する内容については、後ほど、協議事項で協議していきたい。ご質問、ご意見あるか。
委員)	住民説明会に 2 回ほど参加させていただいた。住民の方からいただいた意見は、この資料でカバーされている。いろいろな意見があり、全てを実現するのが難しいのは、事務局のおっしゃるとおりかと思う。多くの方が、この妙見口能勢線に関して熱い思いを持っておられることは受け止めたので、何らかの形で実施し、多くの方に満足していただけるよう考えなくてはならない。また、これまでの乗車実績を鑑みると、どのような方策であっても、住民自身が「乗り続ける」ということが必須となる。この会議として、いい仕組みを作ることと同時に、住民に乗っていただけるように働きかけることが必要である。
副会長)	他に何かあるか。
委員)	私も住民説明会のうち、4 月 22 日の説明会に区長として参加させていただいた。資料 3-3 のうち、③利用方法の 8 番「町外の方も乗れるようにしてほしい。定時運行について、定員に満たない場合は住民以外も乗れるようにしてほしい。」についてであるが、町外から、観光で能勢町に来られる方もあると聞いている。ある区長が、観光客も利用可能な交通体系ができないかと思いをとおっしゃっていたので、すぐには無理かもしれないが、心に留めていただきたい。

副会長)	<p>他に何かあるか。</p> <p>それでは協議事項 (2) 妙見口能勢線の見直し案について事務局より説明をお願いします。</p> <p>協議事項</p> <p>(2) <u>妙見口能勢線の見直し案について</u></p> <p>※事務局より資料 4、5 の説明</p>
副会長)	<p>運行条件、利用対象者、料金について、分けて議論していきたい。</p> <p>まずは運行条件について議論する。ご意見、ご質問はあるか。</p> <p>前提として、経済性については町が受け入れ可能かも大きいと思う。事務局にお伺いするが、3案とも受け入れ可能か。経済性において、「×」と記載されている案は受け入れがたいということか。ご説明いただきたい。</p>
事務局)	<p>国の補助金を活用することなどにより、全ての案について、町としては検討可能と考える。</p>
委員)	<p>これまで議論されてきた方針を転換されたということか。今までの議論を振り返ると、妙見口能勢線の見直しをする際に、町の補助金の負担が大きく、利用者も少ないので、見直しによって費用を抑制し、町の負担を現在の約 1,300 万円/年から約 700 万円/年以内にするのが前提条件として、前回の地域公共交通会議において提示された 5 案の中から 2 案に絞っている。その中で、西地域で運行されている乗合タクシーを東地域にも運行エリアを拡大して、妙見口能勢線の代替とするのが基本であると認識していた。そのうえで、朝と夕方において東地域と妙見口駅接続が必要だということで、それを含めて約 700 万/年に抑える方策を見出す議論をすると理解していた。</p>
事務局)	<p>住民説明会でもご意見をいただいたが、現状の妙見口能勢線の運行時間帯では、通勤・通学への対応が難しい。方向転換までは考えていないが、通勤・通学への対応を考慮した時間帯で運行する場合、一定の負担額が必要になると考える。</p>
副会長)	<p>どこまでを最低保証とするのか、というところかと思う。案 1 は基本的に買い物・通院の支援を行うところだが、能勢町として通勤・通学の支援をしようとする案 2 あるいは案 3 まで引き受けていかななくてはならない。この辺りの根本的なところも議論すべきだと思う。</p>
委員)	<p>案 1 について。現状は、通勤通学利用者が一定あるという事実のもとで、その移動手段をなくしてしまうのは避けてほしい。通勤・通学の時間帯に合わないというのであれば、案 1 はまずないと思う。案 2 又は案 3 で議論を進めていただければと思う。</p> <p>案 2 については、現状のバス路線の時間に合わせており、妙見口駅 7:30 着となると、池田、箕面、豊中市内の高校・会社に行くのは、ぎりぎりだろうと思う。</p>

	<p>案3については、運行時間を6:00~20:00まで拡大していただけるのはありがたいが、指標の「(案1の利用者数)+20人程度」は難しいのではないかと思う。</p>
委員)	<p>町としての負担の話の中で、住民の意見を反映するために財源を投入されることに、私ども事業者がとやかく口を出す話ではないが、現在の乗合タクシーの1日当たりの利用者数が5人、収支率が2%である。新たに東地域に乗合タクシーを導入する場合、東地域で15人/日の利用があれば、当初の20人/日の目標値に近づくという中で、乗合タクシーを2台で運行するのは、過大でないかと思う。また、全国的に乗務員不足の状況で、5人/日しか利用のない乗合タクシーを現在の1台から2台に増やして、乗務員も投入することに矛盾を感じる。現在の1台をベースに東地域へ運行エリア拡大というところからスタートして、利用が増えて移動が活発になれば、本当の成功だと思う。最初から2台に増やすのはどうかと思う。</p>
委員)	<p>根本的に阪急バスがこのまま自社努力で事業を継続されれば、乗合タクシーを運行しなくていい話かと思う。仮に、弊社が運行を担う場合、能勢営業所にタクシーは2台あるが、そのうちの1台をジャンボタクシーに変えるかの話は今後詰めていかなくてはならない。弊社でも乗務員が足りていない営業所はあるが、全体的に見れば足りている状況である。</p>
副会長)	<p>妙見口能勢線は、東地域を運行していた京都交通(現:京阪京都交通)の撤退に伴い、地域からの要請を受けて、廃止代替として、阪急バスにより平成15年(2003年)から運行していただいている経緯がある。欠損が出ると阪急バスによる運行も続けられない。もともとは、その補助金額が増えたために出てきたのが、この見直しの議論である。</p> <p>事務局に質問だが、乗合タクシーが2台になって、そのうち通勤・通学の利用者を維持しようとする、妙見口能勢線の定時定路線を一部導入するということで、乗務員数は、西地域と東地域を合わせて3名になるということか。</p>
事務局)	<p>資料4に記載の乗務員数については、妙見口能勢線の代替交通である東地域の乗合タクシーについての乗務員数である。</p>
副会長)	<p>そもそも、町が補助をして初めて成り立っていて、補助をする運行の形態を変えたとしても、通勤・通学の利用者を除外できないと思う。補助の仕方を変えていこうとしたときに、委員のご意見もわかるが、結果的に通勤・通学を確保しようとする、2案又は3案が適していると思う。異論があればご指摘いただきたい。</p>
会長)	<p>町の考え方として、地域公共交通計画において、補助金の総額の目標値を4,000万円/年で提示している。その後、住民説明会を行う中で、通勤・通学だけは確保してほしいというご意見があった。4,000万円/年の目標値は変わっていないということで、資料2で一部説明があったが、西地域で運行している乗合タクシーについては、ご指摘</p>

	<p>のとおり、火・木・土の利用者が少ないので、例えば、運行日を月～金の週5に合わせると、一定負担額も減ってくる。そこと案2又は案3を含めて、考えていくことになろうかと思う。ただし、案3については、案1に比べて1日当たり20人程度の平均利用が増えないと厳しい状況である。4,000万円/年の目標がある以上は、いつまでも続けるのではなく、一定期限を決めて利用状況をモニタリングするべきと考える。貴重な税金なので、東地域だけで補助金を見るのではなく、町全体としてトータルで見していきたい。</p>
副会長)	<p>事務局にお聞きする。この場で案2又は案3なのかを決定いただき、11月の会議に詳細をご提案いただくということで、間違いはないか。</p>
事務局)	<p>できたら本日、いずれかの案に絞っていただきたい。</p>
副会長)	<p>地域公共交通会議なので、ひとまず皆さんとご議論しながらできるだけ全会一致を目指したい。忌たなくご意見いただきたい。</p>
委員)	<p>案3の運行時間について。青文字で「運行時間帯によっては増便可能」となっているが、利用者+20人/日を目指す意味において、例えば妙見口駅を7:30に出発して、東地域に7:45に戻ってきて、15分の休憩の後に8:00から、もう一周するのは可能か。</p> <p>また、東地域と妙見口駅間の運行を増便することで、経済性で示している費用300～400万円の増額で収まるのかどうか、それとも更に増加するのか。2点について教えていただきたい。</p>
副会長)	<p>8:00に戻ってくると、妙見口到着8:30になって、そこから勤務先や学校へは遅いかと考える。それによって需要が増加するかというと、運用の仕方による。ただこの時間帯は、東地区での乗合タクシー（区域運行）ができなくなるかと思う。事務局、いかがか。</p>
事務局)	<p>おっしゃるとおりである。「運行時間帯によっては増便可能」と記載しているので、場合によっては、東地域から妙見口駅へ1便送り込みだけになるかどうかはわからないが、増便は可能と考えている。</p> <p>運行経費については、運行事業者との協議になってくる。現状としては、拘束時間で考えているので、運行経費の増額は発生しないと考える。</p>
委員)	<p>案3はもう一周回せると考えたが、経費の増加にならなければ、おそらく+20人程度という目標に少しでも近づけるかと思い、質問させていただいた。</p>
委員)	<p>最終的な目標を4,000万円/年にするという、目指すところは同じと思う。それをどの時点で行うかというところが多分一つの問題になっていて、5年後にしようという</p>

	<p>ことなら、いろいろと試してみることはできるが、基本的には、すぐというのが行政の視点かと思う。そのときにいろいろな考え方があって、ミニマムスタートで始めて、需要を満たすようであれば、少しずつ拡大する方法と、最大限できることをやって、難しいということであれば徐々に縮小する方法がある。どちらを選ぶかだが、答えはない。まず、どの案を選ぶにしても、モニタリングをしなければならない。例えば、案3にするなら指標を満たさない場合に、縮小するということが併せて決めなくてはならない。逆に最小の案とする場合、この程度満たしていたら増やすというような、長期的な視点を盛り込む必要がある。住民自身が利用しないと残らないので、まずは利用してもらうことが必須である。どの案にしても、その案に対応したモニタリングをしてそれを踏まえて、どのように見直しをしていくかは、4,000万円の支出を考えても必要である。次回に詳細な議論があると思うので、事務局に準備をしていただきたい。</p> <p>どの案にするか、私の個人的な意見を申し上げますと案2である。考え方の中で、案3は行きも帰りもどちらも拾う、案2は半分拾えればという考えだが、考え方の一つとして、朝だけ全部拾って、帰りは今までどおり家族で送迎されている方もいらっしゃると思うので、そちらに寄せるのも一つの話かと思う。行きは始業時間が決まっているので、ある程度固定客が見込めるが、帰りは前後し、分散する可能性があるのも、同じ時間帯でも、固定客を掴むのは難しいと思う。案2を1時間前にずらすのも一つの場合である。帰りが問題になったときに、半分空想かもしれないが、車に自転車を積むことができれば、帰りは自転車で帰ることができるというような工夫もあろうかと思う。現状、行き帰り送迎をしているなら、行きだけ負担がなくなるのは、筋が通っているかと思う。薄く広くより、朝だけしっかり掴みに行く、逆でも良いかもしれないが、ある時間帯だけ、強くするというのも一つの考え方と思う。一方で経済的なところではなくて、委員のおっしゃっていたとおり、人力的な問題もあるので、詳細に検討しなければならない。</p>
委員)	<p>運行日について、月～金曜日ばかりの話をしているが、土日はどうなるのか。東地域には「北摂福祉会 ともがき」という施設があるし、七面山にお寺もある。現在、そこへ行けなくなっている人がいる。1便でも良いので、土日どちらかに走らせることはできないか。</p>
委員)	<p>それに関して、車両と乗務員を確保するのはコストがかかる。この案から拡大することは難しいというのが事務局の判断かと思う。西地域の乗合タクシーで土曜日の空き時間帯をうまく活用する方法はどうか。</p>
事務局)	<p>現在、実証運行中の乗合タクシーに関して、天王地区・岐尼地区を土曜日に運行をしているが、来年4月以降については、運行日を月～金曜日にするなどの見直しを検討している。妙見口能勢線の現状は月～金曜日の運行となっており、その部分の代替という考え方で、月～金曜日の運行を提示している。</p>

副会長)	私もご指摘をいただいている中で、案3は便利になるかと思っていたが、6:30 発を利用して学校に早く着きすぎること考えると逆に不便かと思う。もう1便運行できるかと思ったが、8時に着いたとしても、そこからアクセスできる学校、会社はかなり少ないと思う。将来的に変えていく方法もあるが、学校の場合はどうしても3年間で考えるので、この乗合タクシーが進学する学校の決定要因となると、3年間で朝の時間帯を辞めるということができない。これまでの議論を拝聴して案3かと思ったが、案2が今のバスの運行時間であるということで、案2でいくのも一つの案かと思う。いかがか。
委員)	バスで通勤・通学できるかできないかで、進学先や就職先は決めないのではないか。例えば、自分の子供ならやりたいことができる学校に進学して、朝の電車に乗れるようにもちろん親が車で送る負担をする。岐尼地区では皆そうしているのではないか。西能勢線の清水橋停留所などからバス代が安くなるので、そこまで車で送っている方もいる。 あと、資料3-3で、東地域の住民の意見として、東地域から亀岡まで行ってほしいという要望があったが、他事業者の運行区域でもあり、現在、京都タクシーが運行している。そうすると弊社の一存では決められないし、相談をしに行かなくてはならない。京都タクシーがやらないとなつて、弊社ができる算段があったらするかもしれないが、阪急バスも一緒である。猪名川町でも同じ話をしている。申し訳ないが、もう少し現状を認識した上で発言いただきたい。地元の交通事業者として、やれる精一杯のことはしたい。ここはできることを協議する場ではないか。交通事業者も営利企業であることはご理解いただきたい。
副会長)	非常に言いにくいことを言っている。今、公共交通が維持できているのは事業者が苦しい中、頑張ってくださっている結果である。いろいろな所へ行きたいのはわかるが、必要最低限のことを考えていきたい。
委員)	公共交通はどうしても利用する人が限られていると思う。その中でいかに町の財源を使って、満足いくような形態を取れるかという話で、事業者も大変努力されていると思うが、私からすると案3はこんなに負担がかかって採算が取れるのかと思う。案2なら互いに満足できるのではと思う。私は田尻地区在住だが、田尻地区は早くにバスがなくなって、それでもどうにか生活している。全員が100%満足できるような形態にはならないかもしれないが、折り合いをつけて調整していただきたい。
副会長)	委員に確認するが、案2ではなく案1という発言か。
委員)	特に限定しているわけではない。自分自身、頭に思い描いていることがあるので、現場と調整して、経費削減の部分は、社内でどうできるか話し合いをしたいと思う。例えば、経済効果が案1で業務内容は案3でできたら面白いし、委員のおっしゃったように、皆さんにとって朝の時間が大事だと思う。夜は帰る時間に合わせて、家族が送

	迎できる。案2の運行時間帯を前倒しにするのも面白いと感じる。1つの案には固定していない。
委員)	先ほどは、社内事情の確認もせず勝手な発言をして申し訳なかった。 案3についてだが、妙見口能勢線は令和3年(2021年)4月に減便をさせていただいたが、減便前は奥山内6:22発⇒妙見口駅6:48着の便、妙見口駅18:53発⇒(東地域循環)⇒妙見口駅19:41着、妙見口駅19:50発⇒奥山内20:15着の便があったが、利用が少ないので、現在のダイヤに集約したところである。なお、コロナ前の平成31年(2019年)10月のICカード利用実績による平日1日当たりの乗車人員を調べると、6時台と18時台の利用者が2人、19時台の利用者は1人にも満たない状況であった。
委員)	行きと帰りで移動手段が異なると、定期券で通勤通学されている方のメリットがなくなる。私も行きはバスを利用するが、帰りはタクシーを利用するときもあり、なかなか定期に手を出しにくい。阪急バスの時間帯での利用状況を参考にしながら、時間の組み込みをしていただきたい。
副会長)	今までのご議論をまとめると、案2を基本にして、午前の時間について検討するというのが全体的な皆さんのご意見かと思う。もう少し事務局にお考えいただいて、11月に議論させていただくということによろしいか。
	(異議なし)
副会長)	事務局、いかがか。
事務局)	案2を軸に検討させていただくということで、今後のスケジュールとして、11月に決定とお示ししているが、場合によっては日程調整して、前倒しで次回会議を開催することもあるかもしれない。ご理解、ご協力をお願いしたい。
副会長)	それでは、利用対象者についてはいかがか。 観光客を排除するというのではなく、将来的に余裕があれば利用対象者を変えていくことも考えられる。
委員)	交通空白地有償運送(旧:過疎地有償運送)をもっと大々的に広めてはどうか。基本は町内限定の運行であるが、例えば妙見口駅まで行けるのかどうか、京都タクシーに聞いてみないとわからないが、やってみても良いかと思う。
副会長)	交通空白地有償運送で町外へ出ようとする、川西市と豊能町に関係するので、他市町の合意を得る必要があるなど、若干難しさはある。

委員)	川西市のタクシー事業者は知っているので、声を掛けることは可能である。
副会長)	交通空白地有償運送の件は、例えば能勢町社会福祉協議会さんとは本会議にも参画されているのでコミュニケーションが取れると思う。交通空白地有償運送を拡充することで、二重投資にはならないようにしないといけない。 話を戻して利用者について、いかがか。
委員)	現在の妙見口能勢線は、第1便が妙見口駅7:43着となっている。通学の方は主に能勢電鉄を利用されて、山下駅で乗り換えるというルートになるかと思う。妙見口駅に対する思いはずっとあり、特に亀岡（亀岡市本梅町地区）から東地域を通過して妙見口駅へ抜けるルートは昔からあり、使われていたので思い入れがあると思う。例えば、町外へのアクセスを現在の山下駅と妙見口駅の2つから山下駅に統一する検討はできないか。時間や費用の面でいろいろとあるかと思うが。可能なら現行+αの形で対応できることもあるのではないか。
委員)	先ほど申し上げたとおり、豊能町には京都タクシー、川西市には日の丸ハイヤーはじめ、阪急タクシー、朝日交通がある。交通空白地有償運送が町外にアクセスするには、タクシー事業者が同意をしないと無理である。山下駅は日の丸ハイヤーが営利で事業所を持って商売をしており、東地域へも行っている。それは以前の地域公共交通会議でも伝えているが。
委員)	直接、山下駅までアクセスするのではなく、路線バス西能勢線に乗り換えるのはどうかと。
委員)	それはかなり時間がかかるのではないか。
委員)	妙見口駅7:43着で山下へは8:00頃かと思うが、東地区から西地区を回って山下へ8:00に着くルートが組めれば。途中からはバスだが。料金と時間の問題はあある。
副会長)	能勢電鉄は、令和4年（2022年）12月のダイヤ改正により、川西能勢口への直通列車は、川西能勢口駅～日生中央駅間の運行を基本とし、山下駅～妙見口駅間は折り返し運行となった。昔のように妙見口駅から川西能勢口駅まで座って行けるといのがなくなってきたことを考えると、山下駅アクセスに集約することも考えられるとは思いますが、時間がいけるかどうか。
会長)	住民説明会でもそのご意見はいただいております、資料3-2で説明をさせていただきました。「基本的な考え方」のところで、町としては、資料の代替案の概要図にある赤の実線の「基幹交通（妙見口能勢線）」を最終的には西能勢線に集約したいとご説明したが、住民からすると生活圏が違ふことや、乗換えをする必要があり、移動時間が長くなることもあり、東地域から西地域を経て山下駅へ行くのは、私の感覚から言って住民に

	<p>は強い抵抗があり現実的ではないと考える。</p>
副会長)	<p>利用者については、ひとまず利用対象者は能勢町民及び能勢町への通勤者・通学者とすることでご異論はないか。将来的に観光客を含め、範囲拡大を検討するにしても運行開始時点に関してはこれでいきたい。</p> <p>続いて、料金について。現在の阪急バスの運賃を参考にしながら、100円未満を切り捨てた額ということだが、いかがか。運行の仕方によっては定期券が使いにくいこともあるかと思う。</p> <p>現実的に言うと、現行の乗合タクシーの運行上、個別のバス停で乗降確認は可能なのか。</p>
事務局)	<p>今の案では、妙見口能勢線の運賃を踏襲しており、乗降確認については懸念事項の一つである。タクシー事業者が運行を担う場合、車両についても路線バスのように乗車時に整理券を発行するという事は想定していないので、ルール作りは必要であると考えている。</p>
副会長)	<p>もう少し、単純にしないといけないと思う。</p> <p>事務局に確認だが、この運賃は乗合タクシー（定時定路線）であり、東地域の乗合タクシー（区域運行）の運賃は、これまでどおりの300円均一か。</p>
事務局)	<p>そうである。東地域の乗合タクシー（区域運行）の運賃は、現行の乗合タクシーと同じ運用で、予約制で300円を想定している。定時定路線については、予約なしでの乗車ができないかと考えている。運用上、乗合タクシーのような事前の予約票がなくなるので、乗務員に負担がかかるかもしれない。</p>
委員)	<p>定期券よりは割高になると思うが、回数券は考えられないか。</p>
副会長)	<p>運賃については、本来は運輸局が審査をするが、今回の案件は基本的には協議運賃となり、この会議で議論して進めるものである。回数券の設定についても、後から出したいというのは申請し直しとなるので、回数券を設定するなら議論をしなければならない。あと、小児運賃も考えなければならない。ほかの地域で、小児運賃と書いているが冷静に考えると何歳から適用なのかという事例があった。バス事業者は、運送約款を定めており、小児運賃の対象者を小学生と記述しているが、対象者はなく、小児運賃しか書いてないので、誰が適用になるかよくわからないということがあった。運賃を決めるときにもう少し丁寧に書いていかないといけない。そのときに、回数券を設定するなら記載はあるかと思う。回数券を出すことについて、皆さんのご意見はいかがか。ただ、回数券を設定するとなると回数券の販売方法をはじめ、収受・精算の仕方など、事務局に検討いただきたい。</p> <p>事務局、運賃については、どこまで決めたらよいか。</p>

事務局)	詳細については、まだ検討ができていないところもあるので、本日は皆さまの認識と大きなそごがないことだけ確認させていただければ結構である。
副会長)	調整いただいて、可能ならこの運賃で進める。阪急バスとも知見を共有いただきたい。いままでのところで議論できていない事項などはないか。 それではその他について、事務局より願います。
	(3) <u>その他</u>
事務局)	最終の決定としては、11月末までに計画案として決定したいが、本日いただいたご意見をもとに、詳細な代案の提示が必要かと考える。状況によっては次回の会議をもう少し早めに日程調整をして開催したい。
副会長)	他に皆さんから情報提供、ご意見等はないか。
委員)	先ほど回数券の話をしてしたが、乗合タクシーの場合においても、高齢者にとって財布から100円硬貨を3枚出すことがつらいときがある。回数券なら家族が1枚渡しておくなど、そのほうが扱いやすいと思う。乗合タクシーでも回数券を考えていただければと思う。
副会長)	他に意見はないか。
委員)	資料3-3の住民説明会の意見についてであるが、「妙見口駅から箕面森町までルートを残してほしい」の代替案への反映のところで、「反映済み（関係市町との協議が必要）」と記載があるが、これは不可能である。乗用タクシーは交通圏が定められており、箕面森町（箕面市）は北摂交通圏、能勢町と豊能町が豊能郡交通圏である。箕面森町から東地域へ行こうと思って、京都タクシーに連絡すると区域外営業になるので迎車ができない状況である。それを取り払ってほしいとのことで、大阪のタクシー協会と話をし、運輸局にお願いをしている状況だが、箕面市を含む北摂交通圏のタクシー事業者との協議が必要となる。これは希望を持たせたくないのも無理だと説明していただきたい。
事務局)	箕面森町などの町外に行けないかというところについては、定時定路線の乗合運行を想定しており、乗用タクシーと許可が違うと認識している。
副会長)	妙見口能勢線の見直し案は、道路運送法第4条に基づく乗合運行となるため、現在の路線バス妙見口能勢線と同じ運行形態となる。ここの難しさは、タクシー事業者は一般乗用自動車運送事業であり、乗合運行を行うためには新たに一般旅客自動車運送事業の許可を得ることが必要になる
委員)	猪名川町のチョイソコいながわは、道路運送法第4条に基づいて運行しており、そ

	の際に一般旅客自動車運送事業の許可を取得しているのので、能勢の営業所でも使うのは問題ないと思う。
副会長)	乗用タクシーの場合、妙見口駅から箕面森町（箕面市）までは、能勢町や豊能町で運行している日の丸ハイヤーや京都タクシーで乗車することは可能だが、箕面森町（箕面市）から妙見口駅や能勢町方面は乗車することができない決まりになっている。
委員)	阪急バスに質問だが、妙見口駅から箕面森町間の路線は存続させるのか。
委員)	存続させない予定である。 箕面森町と豊能町域（光風台・東ときわ台）間は、東能勢線が運行している。昔は東ときわ台と妙見口駅を結ぶ系統を運行していた。
委員)	豊能町のときわ台に京都タクシーの営業所あるが、豊能町から箕面森町へ向かうことはできないのか。
委員)	それは可能である。豊能町から箕面森町（箕面市）に行くのは問題ない。箕面森町（箕面市）から豊能町へ行くのも問題ない
副会長)	乗用タクシーの営業圏域は難しい問題である。わからないことがあれば、また事務局も含めご説明する。
委員)	乗合タクシーは、来年度に本格運行ということで、東郷地区及び歌垣地区の乗合タクシーの停留所の地元調整は、時間がかかるので早めに対応いただきたい。
副会長)	方向性が決まってきたので早めにご対応お願いしたい。
会 長)	<p>・<u>閉会</u></p> <p>本日も慎重にご議論いただき感謝申し上げます。次回の会議については、後日調整させていただきますのでよろしくお願いする。</p> <p>それでは、本日の能勢町地域公共交通会議は、これをもって終了する。</p> <p>以上</p>