

令和4年度 第3回 豊能町地域公共交通会議 議事録

日 時：令和4年11月8日（火）午前9時45分から11時40分まで

会 場：豊能町役場本庁 2階大会議室

出席者：委員13名、事務局4名

（詳細は別紙「令和4年度第3回会議出席者名簿」のとおり）

傍聴者：4名

1. 開会

午前9時45分に開会した。

2. 《協議》豊能町地域公共交通計画について

(1)以下の事項について事務局より説明があった。

①計画策定スケジュール

②町民アンケート調査（移動需要調査）

③利用者意向調査について（案）

(2)主な質疑・意見

〔委員〕 利用状況は曜日で異なると考えるが、調査は平日1日間か。調査は、調査票配布のみとし、2～3日間で調査できないか。

〔事務局〕 調査日は、11月15～17日で検討している。調査方法は、調査票の手渡し配布を前提としている。聞き取り調査の内容は、配布調査と同一とし、回収率向上の視点で実施する。

〔委員〕 乗務員等との意見交換は、どのような内容を考えているか。現場労働者の声が反映されることは、評価する。

〔事務局〕 乗務員等との意見交換は、詳細未定である。交通事業者等との意見交換を通して総合的な課題解決を目指し取り組んでいきたい。

〔委員〕 調査方法は、複数人とのワークショップ形式でもよいのではと考える。

〔委員〕 乗務員等との意見交換は、本会議の委員が対応するか、各営業所代表者へ参加を依頼するか、調整したい。

〔委員〕 バスダイヤ改正時には、乗務員や責任者にヒアリングして計画に反映している。乗務員は、旅客から直接意見を聞く機会が多く、町に直接ご意見を聞いていただくよい機会と考える。

利用者停留所での配布場所のうち、支所前は乗降者数60人/日程度である。支所前の代わりに、光風台駅停留所で配布してはどうか。光風台駅であれば、能勢電鉄利用者もあわせてカバーできる。

豊能西線（千里中央方面系統）は、光風台駅での乗降者数が少ないと思われるので、車内で意見を把握されてはどうかと考える。

〔委員〕 調査箇所は、阪急バス等と相談のうえで決定いただきたい。

〔委員〕 デマンドタクシーは、ヘビーユーザーが多いことから、配布数は目標に達しない可能性がある。

〔委員〕 お一人に1回回答いただければよいよう、調整いただきたい。

〔委員〕 調査票は、様々なことが網羅されており基本的に問題ない。将来的な町内の地域公共交通利用促進に向けては、待ち環境が重要と考える。高頻

度運行が難しいなかで、“待つ”という視点を入れていただきたい。

〔委員〕 委員と事務局で調整し確定いただきたい。

調査方法のうち、「地域の輸送資源調査」について、送迎バス運行事業者に調査を行うのか。

〔事務局〕 具体の手法は、検討中である。

〔委員〕 実態把握が重要と考える。町民アンケートとは別の調査目的が欲しい。調査結果の活用方法をイメージしたうえで、実態調査を中心に実施されるのがよいと考える。時期は、施策の方向が決まった来年度の段階で取組むのがよいと考える。

〔委員〕 路線バスの配布箇所は、利用者数や系統数の多い箇所となっている。それ以外の停留所利用者へのアプローチは難しいか。

〔委員〕 調査票をバス車内に設置できないか。

〔委員〕 運転手からの調査票配布はできない。車内に設置した場合は、豊能町外の利用者からの回答が含まれることになる。

車内でのヒアリングは、乗務員にとって車内での安全性を懸念する。聞き取り調査は、停留所で実施いただきたい。

〔委員〕 調査中に調査員が車内を動き回することは少なく、利用者の横での聞き取りの形態が想定される。バス車内への設置は可能か。

〔委員〕 調査員を設置した場合、乗務員からのアナウンスは難しい。調査員が、希望ヶ丘四丁目停留所と余野停留所間をバスで往復し、調査票を配布いただくことは可能である。事務局と調整させていただく。

〔事務局〕 調査員の乗車による調査について、ご参考となる情報がいただければ、検討したい。

〔委員〕 町民の公共交通利用実態は、町民アンケートで一定の把握ができていいる。本調査は、公共交通利用者意見把握と位置付けられる。例えば、希望ヶ丘と高山口では運行頻度等の利便性に大差がないことから、意見を拾える範囲で拾っていただきたい。詳細の調整は、会長及び関係諸団体に一任いただきたい。

〔委員〕 調査地点には余野（豊能町役場）停留所を追加してはどうか。

〔委員〕 事務局で検討いただきたい。

・以上、質疑応答の後、本事項にかかる異議の確認で、一同異議なしとなった。

3. 《協議》AI オンデマンド交通実証実験について

(1) AI オンデマンド交通実証実験概要

(2) 人流データ分析及びオンデマンド交通導入シミュレーション

〔事務局〕 資料3に基づき説明。

〔委員〕 ただ今の点について、ご質問・ご意見はあるか。

本実証実験は、無償運行で、事業者と町の間での契約であり、利用者との契約関係はないが、一般乗合旅客運送事業の許認可がとれるか。

〔委員〕 今回の実証運行では、許認可不要である。有料化の際は、道路運送法第21条又は第4条上の許認可を要する。

〔委員〕 来年度は、道路運送法第21条でなく、第4条になるのではないか。

- 〔委員〕 実証運行であれば、いずれでも問題ない。
- 〔委員〕 バリアフリー除外の適用は必要か。
- 〔委員〕 適用は路線定期運行のみで、区域運行は対象外である。
- 〔委員〕 運輸局より、本資料の内容で問題ないと確認できた。来年度6月の許認可は道路運送法第4条とすることで調整させていただきたい。
- 〔委員〕 協議会の中では、車両形態の認知をいただきたい。
- 〔委員〕 ここまでは、法的・技術的な面の議論であったが、ここから本質的な利用等の視点についてご意見等をいただきたい。
- 実証実験では、利用実態に加え、AI オンデマンド交通利用者の元々の移動手段を把握いただくほか、阪急バスや京都タクシーの事業への影響について、前年同月等と比較いただきたい。
- 〔委員〕 実証運行は、2月の寒い時期だが、交付金の関係でこの時期になったと理解する。乗務員や車両待機場所はどのように考えているか。停留所サインの設置等もデジタル田園都市国家構想推進交付金で対応できるか。電話での予約は有効だが、コールセンターがどこに置かれるのか。また、町の単費がどの程度支出されるのか。
- 〔事務局〕 システム開発等の準備との関係で2月となった。来年度は、より早い時期の実施とできる見込みである。
- 費用は、概ね国と府の交付金で対応しており、町単費は約650万円程度である。
- 〔委員〕 コールセンターは、検討中である。費用は、府から半額補助を活用できる見込みである。
- 車両は、2両と予備車1両で、車両・乗務員同数とする予定である。
- 〔委員〕 運行時間が9～17時とのことであるが、人流分析を見ると、朝7～9、16～18時が移動のピークとなっている。利用者数最大化には、運行を8～16時に設定するほうがよい。
- 〔事務局〕 7～9、17時以降の時間帯は、広域路線で賄うことが望ましいと考える。次回の実験では、今回の実験結果を検証のうえ改めて設定する。
- 〔委員〕 今回は、経路を最短・最速でAIで運行することである。朝の渋滞時の最短経路策定方法が重要な視点と考える。
- この実証実験では、最短最速の移動を目指すのか。利用者にとっては良いが、必要経費の面がある。また、日により車両数を動的に分配する予定があるか。あるいは、費用を抑えて車両を2台に設定のうえ、利用者にとって一定の待ち時間を許容いただくシナリオもある。AI オンデマンド交通の目的の重心をどこに置くか。財源の問題、あるいは“到達可能であること”を目的とすると車両数を削減できるし、利便性を重視すると車両数が増加する。現時点での目的設定のお考えを伺いたい。
- 〔事務局〕 住民ニーズからは、短い待ち時間で目的地に早く着けることが理想である。車両数増加は、費用との兼ね合いとなる。設定では、最大待ち時間を20分としている。これがサービス水準として適切かという議論はあるが、まずは目的地にたどり着けることを重視したい。その考えのもと、最適な車両数を3台と設定した。
- 〔委員〕 利用者にとっては、待ち時間が短いほうがよいが、その他に「待ち時間

〇分」と表示されれば心理的な抵抗が下がる。一方で他事例をみると、システムの表示時間は確実ではないと考える。目的地の到着時間は、表示できるか。

〔委員〕 今回は、乗車時刻で予約いただく。到着時刻は、幅をもたせて見込み時刻を案内するシステムで考えている。

〔委員〕 早く着かなくても満足できたかという視点も重要である。利便性のみを追求しても、不満が残る可能性がある。満足度を調査・フィードバックいただき、次の乗車予測等に反映できる仕組みづくりが将来的に実現されるものと思われる。

〔委員〕 利用者意見のフィードバックの視点は重要である。一方で、システムで対応できるかという問題はある。また、車両数を減少しても回せるか。人流分析は、今後も同じ体制で継続的に分析できるか不透明である。是非大学として協力いただきたい。

〔委員〕 委車両待機場所は、京都タクシーときわ台営業所と、阪急バス箕面森町出張所となる。配車所要時間を考えると、可能であれば、豊能町の駐車場（支所やシートス等）や駅前での待機場所を提供いただきたい。

〔委員〕 利用者数を、移動者数全体の1%と設定した根拠があるか。

〔委員〕 ない。ある種の目標値である。運賃が無料なこともあり、やってみないと分からないのが正直なところである。

〔委員〕 利用促進は、外出促進とあわせた検討が必要である。

〔委員〕 説明会を実施すると聞いている。デジタル田園都市国家構想推進交付金があるので、なるべくご乗車いただきたい。反面、積み残しが発生して評価が下がることも避けたい。まずは走らせてみることで進めていただきたい。

〔委員〕 実証実験を行う2月は、水道凍結・漏洩による緊急工事や、年度末にむけた工事が想定されるが、運行計画に反映されるか。

〔委員〕 地図情報システムでの工事情報入力が必要であり、運行計画への反映は難しいと考える。とよのんコンシェルジュでの情報発信等をあわせた対応の必要があると考える。

〔委員〕 システム会社からは、通行止め情報が事前に提供されれば、予めシステムに反映可能と聞いている。ただし、どの程度リアルタイムに入力・反映できるかという点や、工事等の情報入手方法等が未確定事項である。

〔委員〕 ミーティングポイント設置では道路管理者へ早めに申請いただきたい。

〔委員〕 道路占有でなく、民地側に設置するのか。

〔事務局〕 基本的には、そのように考えている。

〔委員〕 AI オンデマンド交通は、最適配車されるとはいえ、乗務員の考えとは異なる可能性もある。また、団体利用があれば積み残しの発生可能性もある。AIは完璧なものではない。利用促進を含め、AIに任せず人間も協力していく旨を説明会等で周知いただきたい。待ち時間も、システムが必ずしも正しいものではない。事業者、住民、行政が共に作り上げるものとして説明いただくのがよい。

〔委員〕 保険福祉の視点では、前期高齢者数が現在ほぼピークにあり、今後減少傾向になる。後期高齢者は、今後も継続した増加が見込まれる。町とし

て福祉有償運送を実施しているが、その役割分担について、今回の実験における利用実態を把握し、福祉的な輸送スタイルをあわせて検討する必要がある。

[委員] 地域公共交通利用者アンケートには、免許返納の問いがあった。AI オンデマンド交通は、免許所持状況が気になるところである。町内の免許返納者の年齢構成が分かれば、今後の検討に活用できるのではないか。豊能町・能勢町の2町域での免許返納者は、令和4年1月～10月末時点で約70人となった。年齢構成は、追って確認する。

[委員] 免許返納への町としての取り組み方が問われている。免許返納者の年齢構成や、返納後の生活の仕方に興味がある。各種情報を今後の検討に反映できればよい。

[委員] KPIとしての利用者数のほか、自家用車を利用しない生活を体感することという質的な視点も重要である。NHKの番組「ドキュメント72時間」のように利用者を追跡する目線での調査が、今後の免許返納に繋がられるのではないか。量的な調査に加え、物語的な情報をあわせて収集いただくことが今後に資すると考える。

豊能町にとっては夢をもって実験できる重要な機会であり、皆さまにご協力いただきたい。

・以上、質疑応答の後、本事項にかかる異議の確認で、一同異議なしとなった。

【2】その他

(1)以下の事項について委員より説明があった。

[委員] 12月に能勢電鉄のダイヤ改正を予定している。沿線の少子高齢化やコロナ禍による利用者数減少を踏まえ、輸送量の適正化を行う。朝と21時以降の本数減便や終電繰り上げ、土曜・日祝日ダイヤの統合のほか、直通列車は川西能勢口～日生中央駅を基本とし、山下～妙見口駅間を折り返し運行とする。当社線の輸送人員は、平成7年のピークと比較し、昨年50%にまで減少した。加えて、光風台～妙見口駅間は、25～40%程度にまで減少している。山下駅から日生中央駅方面と妙見口駅方面の利用者数を比較すると、平成7年には各50%ずつであった一方、昨年は、それぞれ62.5%、37.5%となった。一方で、利便性確保のため、日中の10分毎運行は維持する。町とは継続的に意見交換をしており、今後も継続したい。豊能町の方にはご不便をおかけするが、ご理解いただきたい。

[委員] 苦しい中での決断である。事業者として調整したいときにできないと、廃止に至る例もみられる。現状を反映いただいた結果と考える。

(2)以下の事項について事務局より説明があった。

[事務局] 次回会議は、実証実験後、令和5年3月頃を予定する。

○閉会

(1)午前11時40分に閉会した。