

令和5年豊能町議会 第3回  
交通特別委員会

会 議 録

令和5年6月12日（月）

豊 能 町 議 会

令和5年豊能町議会 第3回  
交通特別委員会

年 月 日 令和5年6月12日（月）

場 所 豊能町役場 大会議室

出席委員 6名

永並 啓 池田 忠史 才脇 明美  
中川 敦司 寺脇 直子 高尾 靖子

欠席委員 なし

委員外出席 管野英美子（議長）

本委員会に説明のため出席した者は、次のとおりである。

町 長	上浦 登	副 町 長	高木 仁
政策監兼住民部長	大西 隆樹	総 務 部 長	入江 太志
総 務 部 理 事	松本真由美	まちづくり創造課長	田中 久志

本委員会に職務のため出席した者は、次のとおりである。

議会事務局長 浜本 正義 書 記 杉田 庄司

本日の会議に付された案件は次のとおりである。

1. 能勢電鉄への要望事項について
2. 令和5年度AIオンデマンド交通実証実験について
3. その他

午前9時30分 開会

○委員長（永並 啓君）

おはようございます。

お忙しい中お集まりいただきありがとうございます。

この変な天気の中、僕は何を血迷ったかバイクで来てしまったんです。はい。

交通問題というのはいろいろありますけれども、豊能町においてどういった交通がいいのかなどというのを皆さんで考えていけたらと思います。

それでは着座にて委員会を進めたいと思います。

ただいまの出席委員は6名であります。

定足数に達しておりますので第3回交通特別委員会を開会いたします。

委員会の開会にあたり上浦町長から挨拶がございます。

上浦町長。

○町長（上浦 登君）

おはようございます。

本日はお忙しい中御参集いただきまして誠にありがとうございます。

第3回目の交通特別委員会ということでございますが、私的にもですね交通網をどうするかというのは非常に難しいと思ってございまして鉄道とバスとタクシーと、これをいかに俯瞰して、豊能町の中で、合理的に、しかも安定継続して進めていくことができるのかということが大変重要課題だと思っております。

引き続き、前向きな御議論いただきますようによろしくお願い申し上げまして、開会に当たりましての御挨拶とさせていただきます。

よろしくお願いたします。

○委員長（永並 啓君）

ありがとうございました。

それでは、これより本日の会議を開きます。

本日の協議事項は、御手元に配付のとおりです。

1番目、能勢電鉄への要望事項についてです。

前は委員会でもいただいた意見、それから住民の方からいただいた意見、これらをコスト面も考えて、現実的なものにして次回、それが今回ということですが、できれば要望事項として3点ほどにまとめたい、ということで終了いたしております。

それでいただいた意見について、レジュメに記載のとおり5つあるわけですが、大体5つになるわけですが、①番、山下駅にエスカレーターを設置する。②番、下りについて一旦1番線から2番線に入り、2番線から1番上に戻る方法に変更する。③番目、平野駅で折り返し運転（乗換）とし、妙見口駅、平野駅間と直通便とする。④番、下りの乗り継ぎ3分間の間隔をより長く要望する。⑤番、朝夕の直通便の何便かを妙見線にできないか。また、昼間20分間隔で直通便にしてはどうか。これら5つが前回の委員会で挙がっていたかと思っております。

それで事務局のほうにこの5点にまとめ、コスト面、技術面等を踏まえ、実際に能勢電鉄さんのほうが考慮いただけるものか、事務局のほうに事前に能勢電鉄さんに確認していただいておりますので、その報告をしていただきたいと思います。

浜本事務局長。

○議会事務局長（浜本正義君）

はい、おはようございます。

議会事務局、浜本です。

報告させていただきます。

まずその報告前なんですけれども、②と④、これ、どこのことか書いてませんが、山下駅のことです。ちょっとそこ

の言葉抜けておりますよろしくお願いたします。

①番目でございますけれども、山下駅にエスカレーターを設置する、この件につきましては、能勢電鉄の回答、全てが能勢電鉄の回答なんですけれども、工事費が約3億円、ランニングで年間約300万円かかり、これ費用的にも困難であるということでございました。

②番につきまして、下りについて一旦1番線から2番線に入り、2番線から1番線に戻る方法に変更する。これにつきましては、分岐を2か所設置する、せないかん、それから遠隔を改修せないかんなどですね、3億円弱かかるということでこれも費用面で困難であるという御回答でございました。

③です。平野駅で折り返し運転（乗換）とし、妙見口駅、平野駅間を直通便とするということにつきましては、これは上りしかできませんと、下りについては待避場所はございませんと。そのほかですね、車両とか乗務員も増やさないとできませんということでした。

④ですね、下りの乗り継ぎ3分間隔のこれをより長く要望するということにつきましては、これは上りも下りも乗り継ぎが悪くなりますよと、それでいいんですかと。待ち時間が長くなりますよということで、普通ですね、この3分間隔で乗り降りできる人につきましては、かなり不便になるというようなことでございました。

⑤でございます。朝夕の直通便の何便かを妙見線にできないか。また、昼間は20分間隔で直通便にしてはどうかと、こういうことにつきましては、直通便は朝5時台に1本ありますよと。直通便は、何かを犠牲にしないと、何かをやめないとという意味なんですけれども、これはできなくなりますよと、ちょっと何かいうのは確認できてま

せん。

また昼間の20分ピッチにつきましては、日生もそうしないとできませんよということでした。

それから、そのほかですけれども、売上げはですね、コロナ前の9割にしか行ってませんということでした。

去年は1億円の黒字が出たんですけども、それは、改修等をしなかった、先延ばししたからそうただけということでした。

あと電気代が高騰が響いており、三、四千万の電気代だけでも増になっていると言われてございました。

報告は以上でございます。

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございます。

要望事項についてこの5点ぐらいになるのかなと思いますが、今報告がありましたように、なかなか要望しても厳しいものになるかと思われませんが、どういたしましょうか。

この5点で良いか、もっと絞っていくのか、ほかにあればと思いますけど、委員の皆さん、理事者の皆さん、御意見をお願いしたいと思います。

中川委員。

○委員（中川敦司君）

中川です。

②番のね、下りについて山下駅の下りやから、あっち能勢口から山下に入ってくる電車が、まず2番線に入って、そのあと2番線からも一遍1番線に戻るっていうのは、これ分岐2か所いるって書いているけども、これはバックして、1番線に入るというやり方やったらいけると思うんですけども、今現状の分岐ポイントの形で。これどういうことを想定して分岐2か所要りますっていうふうに言うてんのかな。もしかしてこれ

山下駅を越えて、あっち側、日生側のほうに、新たにポイントをいわゆる片わたり線、要は、今複線やからこっちにポイントをもう1個のポイントっていうふうな形で片わたりこっちからこっちへ移動するというそういうふうな、ポイントの追加せなあかんっていうふうに、これとらえてはるのかなと私はちょっと思ったんですけども、今の現状のあそこの山下駅手前の南側のあそこのポイントやったら、これいけるはずだと思うんですけどもね。

ちょっとそこまでちょっとポイントをしっかり確認しないとダブルスリップというタイプのクロスポイントやったらいけると思うんですけど、ちょっとそこは実際そのポイントを私この目で見てみないとちょっと何とも言えないけども、今の現状で多分いけるんじゃないかなと思うんで、もし、多分この分岐2か所は多分山下駅を越えたところに、いわゆる片わたり線のポイントを2か所を追加せなあかんというふうにとらえてはるのかなと思います。その辺りなんか聞いております。

一旦山下の2番線に入ったあと、電車をバックさせて1番上に行くのか、それとも電車を前に進行させて反対側の車線に行ってからバックさせるっていうふうにするようなことなのかその辺り何か聞いております。

○委員長（永並 啓君）

はい、浜本事務局長。

○議会事務局長（浜本正義君）

議会事務局、浜本です。

ちょっとはっきりと私も確認はできてないんですが、これもおそらくという言い方がどうかわかりませんが、山下駅を越えてですね、だから日生に行く所カーブになってます。

以前はそこのカーブの辺り、カーブで設

置はできたんですけども、今もう日生エクスプレスが来てる関係で長い車両が来てる関係ですね、このカーブには分岐は作れないと、そのさらに先の直線部分でしか分岐はできませんよとそういうようなことをおっしゃってたんですが、ちょっと、私も聞いていながら、あんまり理解できませんでしたけどもそういうようなお答えでした。

○委員長（永並 啓君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

実はね、この山下において川西能勢口から山下へ到着した電車が2番線に入るっていう、この方法ですけども、ちょっとあとでまた私、説明させていただけるお時間いただけるかなと思うけども自分なりにいろいろ調査して、ダイヤグラムを手に入れましてね。ダイヤグラムというのは電車が下り線と上り線というのをグラフ上にあらわしたそういうふうな、ものなんですけども、それを見る限り、要は2番線に電車が入らんやけども、同じタイミングで、実は、日生中央から川西能勢口駅の電車が同じ時間に同じ2番ホームにそういった入らなあかんような矛盾が生じるタイプもあるんです。

だからちょっとこれはでけへん。今のね、ダイヤでいくとまずできないなというのを私が思ったことがあります。またあとでまた説明ね、機会与えていただいたらダイヤグラムを見ながら、それは説明できると思いますので、よろしく願いいたします。

○委員長（永並 啓君）

はい。中川委員。

○委員（中川敦司君）

③番ですけども、この妙見口と平野間を往復するっていうそのタイプの場合言うてはったんかな。

これ上りはできます、上りというのは、我々のこの妙見口から平野に行くのはオー

ケーですよと。しかし、下りの場合は、待避する場所がないっておっしゃってたんですね。

待避っていうのは多分、待避せなあかんということは、後ろから来る電車が邪魔になるから、どいとかなあかんというねそういうふうな意味合いのことやと思うんやけども、平野駅ですっと待避しておれば、私は問題ないのじゃないかなと思っておりますが、その辺り何か待避するっていうのは、どのあたりで待避することができないっていうふうな何かその辺りまで説明なんか聞いておられますか。

○委員長（永並 啓君）

浜本事務局長。

○議会事務局長（浜本正義君）

はい。議会事務局、浜本です。

そうですね。すいません。その待避のことを説明はちょっとこれ以上わからないんですけども、これをすることによってですね、ほかにあと、車両とか乗務員もですね、増やす必要がございますのでできませんよというようなことをつけ加えて言われてました。

すいません。よろしくお願ひします。

○委員長（永並 啓君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

③番は私も提案ね、こないださしてもらってたんで、あとで説明の資料をね、説明するとき詳しくお伝えしますがでも確かにダイヤグラム上で、こういうことをやったら、今は、妙見口と山下駅の間は2編成で、折り返し折り返し折り返しができる状態やけども、それを平野まで延長すると3編成の列車がいるというところまで私突きとめましたのでそれもあとで説明をさせていただきますけども、いずれにしても確かにこれは能勢電さんのおっしゃるとおり、列

車を一本増やさなあかんのと、その列車を運転する、いわゆる運転手さん、乗務員さんやね、いわゆるそんな方を当然増やさなあかんというデメリットは当然出てくるのは私も理解しております。

以上でございます。

○委員長（永並 啓君）

ほか、何か、一応能勢電鉄のほうに一応簡単には回答いただけてますんで、できましたら、次、要望に行こうかと思ってるんですよ。

そのときは町長も副町長も一緒に行っていただけたらと思うんですけども、そのときの要望する際にどういったことを要望するかっていうことをこの委員会で今日決めたら方向性を決めたらいいかなと思うんで、先ほどもちょっと言いましたけど、今、局長が事前に確認していただいた5点なのか、もうある程度、これはこちらでも無理だよねっていうふうにわかるようなことでしたらちょっと絞って行って、1点、2点、3点ぐらいに絞っていくのかっていうところについて、御意見があれば、おっしゃっていただけたらと思います。

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

おはようございます。管野です。

先日、社会を明るくする運動でティッシュ配りをしたんですけども、7時19分発の光風台駅発の電車なんですけど、物すごく人が乗ってるんですね。

それは、山下駅で妙見エクスプレスと連絡しているということなんで、うちの子どもは、一本前の7時9分に乗ることにして、ちょっと遅くなりますけどゆっくり行くことにしたんです。

で、⑤番のところ、5時台が1本あるとおっしゃいましたけど3本あるんですね直行便。それと、7時台に設けることは可

能だけれども、需要があるのかというんですけれども、この7時19分発とか、6時59分発、山下駅で日生エクスプレスにつなげる、このあたりはあるんじゃないかと思うんですね、需要が。

だから、ここのところはやっぱり要望していただきたいと思います。

○委員長（永並 啓君）

はい、今議長のほうから、特に⑤番についてですかね、要望してほしいということでしたけれども、多分おそらく⑤番だけは、コストがそれほどかからないようなイメージがあるものなので、要望事項の中には、自然と入っていくものなのかなあと。

ただ局長が先ほど報告していただきましたけど、何かの犠牲ですよ。何かやめるってところが、ちょっとまだはっきりしないんでこれはもう、一度要望してから、能勢電さんからの正式な回答を踏まえて、ってことになるのかなという感じはします。

ほかに何かございますか。

はい、才脇委員。

○委員（才脇明美君）

おはようございます。

私もこの⑤番、5時台に1本と言うてはりますけどこの朝夕だけでも、直通便を増やしてほしいと思います。そして何かを犠牲にしたらできるということ、何か、ちょっとよく聞きたいなと思います。

そしてダイヤ改正ダイヤの時間表なんかもう京大の数学者がするようなことで、私たちが何やかんやと言っても、及ばないのではないのかなあとも、私はちょっと危惧しているんですが、もうここであればもう技術面とか、向こうの言うままになると思いますので、私この⑤番が一番、要望に適しているのではないのかなと思ひましてこの辺をもう少しちょっと詰めて話してい

ったらいいのではないのかと思いました。

○委員長（永並 啓君）

はい。ほかに。

寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

私は⑤番の要望なんですけどね、昼間の時間20分間隔ってところは、この時間に利用している住民の方は、大方了承されてるのかってというのはどうなん、要望に行く前にちょっと確認というか、何か住民の方がはどうなんでしょうね、昼間の時間20分。⑤番の要望自体大半の住民の方、利用されてる住民の方が、朝夕の直通便にして昼間20分間隔で、了承されてるのであれば、要望に行かれても全然いいと思うんですけど、その辺り、ここだけで話してなんか利用してる方が20分間隔になったのみたいな、あとからならないようにはしたほうがいいのかなというふうに思いました。

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございます。

多分ね、この昼間の20分間隔っていうのは、朝の直行便を増やすためだったら20分間隔が何本か出てもいいよぐらいなのかなとは思っています。

ただ、今寺脇委員がおっしゃったように、どうもね前町長のときから理事者も能勢電さんも、10分間隔にはすごくこだわっておられて、でもそれが利用者からすると、それを20分間隔にしても、直通を残してほしいっていう意見なのか、それとも乗換えてもいいからもう10分間隔は何か何でも守ってほしいっていうところが、誰も利用者からの声って拾えてないんで、そういった意味では、どこかのタイミングでもしその我々が選択をするようなことになれば、能勢電さんが利用者アンケートを今さらするかどうかかわからないんですけどしない場合は、我々も行政と一緒にちょっと駅前でアンケ

ートをとるなりのことをしたほうがいいのかなどというふうには思いますね。

今、才脇委員も寺脇委員も、特に⑤番のことをおっしゃってましたけど、それなら⑤番、例えば一本で要望に行くという選択でいいのか、ほかのところはもう特に要望しないということにするのかってところになりますけども、ほか何かございますか。

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

やはり、⑤番の直通電車を全廃する言うてはるんですけども、山下駅での乗換えが同一ホームでできるようにというのが結構、要望が聞いているんですね。

で、この回答があったんですよ。その回答がありますので、御提案のような同一ホームでの乗換えは技術的には可能ですけども、実施のためには、地形改良や運行システムの変更等、多額の設備投資が必要なため、現在の利用実態を踏まえると、経済的合理性を欠くと思料するところがございますので、実現が難しいですというふうな回答があったんですね、私どもが、皆さんとちょっと取り組んだところで、今先ほどの、何か犠牲になるようなこと言うてはるのね。多分、20分間隔に戻る前のね、10分間隔はもうなくなりますような、そういう意味ではないかなと思うんですけども、このところがやはり一番今、皆さんからも出ておりますので、何とか協調してね、これは能勢電車が開発した、ときわ台、東ときわ台の団地についてね、やはりここは不便にしたら駄目だろうということも強調して言っていかなあかんの違うかなと思うんですね。

ときわ台の方が何遍もそういうことをおっしゃって電話をしてこられたいうので残念でたまらないということなので、この⑤

番が一つネックになるのかなと思います。

以上です。

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございます。

高尾委員のほうも⑤番ということですね。ほか何か。池田副委員長。

○副委員長（池田忠史君）

おはようございます。池田です。

皆さん⑤番何とかなるかなと思われてるようなので、⑤番要望でおっしゃってますけど、これ今、局長からもらったのはあくまでも事前調整というか、ですので要望書に対する回答ではないと思うんですよ。

ということは、一旦、住民の皆さんにもいろんな要望してますよということも、知っていただきたいので、このまま5点そのまま要望書として出して、住民さんに開示できるような回答をいただいたらどうかというふうに私は思うんですけども、どうでしょうか。

○委員長（永並 啓君）

今池田副委員長のほうから、取りあえず、全部要望してみて、能勢電の正式な回答を見てっていうような御意見が出ましたけども、今出てるのは⑤番だけ一本でお願いいくのか、全部取りあえずまずは要望してみましようかというところになるかなという二つの意見が出ておりますけども。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

そうやね、それも一つの方法かもわかんないけども、余りにも、いやこれは無理やでっていうふうな、どう考えても無理やでみたいなんは私はちょっと外したほうがいいんちゃうかなと。

例えばその②番のね、下りについて、2番線にまず入って2番線から1番上に戻るっていうのは、さっき言ったように、ほんまに分岐が要るんやったらこれはどうし

ようもないことやし、それから、エスカレーターにしてもそうやけども、3億円もかかるって言うんやったらそれちょっとどう考えてもちょっと厳しいなというね、そんなふうに思うので、まだ実現がまだ、ちょっと頑張って努力はしてもらわなあかんけどやってもらったら何とかいけそうなみたいなものだけやったらいいのかなと思うけども、ちょっと①番と②番はちょっと、厳しいからちょっと外したほうがいいのかないかと思ったりもしますけどもね。

○委員長（永並 啓君）

ただね、これ我々は3億円というのも正式な回答ではないかと思うんですよ。

だからそこが、どこまで能勢電さんのほうが細かく出してくるかわからないですけど、ちょっと一点気になるのはここに住民の皆さんからの意見も入ってるわけですね。そういったところを、能勢電さんのほうにぶつけて回答があれば、我々の委員会としてもこうでしたっていうのは言えるんですけど、それが全くない状態でこの中でいろいろ勉強してみました、いろいろこういうことやからやっぱりこれは難しいんで要望やめます、聞いたところ3億円かかるということでしたよりも、もうそれだったらもう能勢電からの回答書っていうのを載せるっていう方法もありはありなのかなあというところではあります。

はい。寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

私も今委員長おっしゃったように池田副委員長もおっしゃってましたけど、この意見の中には、住民の方の質問とか疑問とか要望が入ってると思いますので、今局長がいろいろ説明をしてくださったんですけど、この①番から⑤番まで能勢電から、ちゃんと回答書っていうものをもらった上で、住民の方にも、こういう、要望とか能勢電へ

要望事項出した結果こういう回答でしたっていう正式な回答書をいただいた上で、要望していくっていうほうが、順番としてはいいのかなというふうに思います。

○委員長（永並 啓君）

はい。どうしましょう。

僕も取りあえず要望してみたらどうかなという感じはしてるんですけど、住民の皆さんも能勢電さんのほうに結構要望とかを個人的に送られててその回答をいただいているのも議会のほうにも送ってきていただいて、それを前回、委員の皆さんにはお示しさせていただいたわけなんですけど、それについて、そういったこともあって、取りあえずもうぶつけちゃえと。

それで回答ももらったら、そういった住民の皆さんも、個人で言ったものと、議会から言っても同じ回答だったねっていうことにもなるかもしれないんで、議会としては、まだ、正式に要望は何もしてないわけですから、それをするっていうことも、一つの方法かなというふうに思っています。

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

池田副委員長のおっしゃってることはもともとやと思います。

私もそういうふうに、住民、議会は住民の皆さんからのいろんな要望が出てきた、それを受入れてるいう、そういう形で、しっかりと、能勢電鉄に伝えるいうことも大事だと思うし、この中で、できるだけ可能なものがね、一つでも出てきたら、それはそれで、少しでも便利にね、利用できるということになりますのでね。

そこんところを強調して、伝えていくいうことは大事だと思います。

それはいいと思ってます。

○委員長（永並 啓君）

才脇委員、どうしましょう。全部でも大

丈夫ですか。

○委員（才脇明美君）

大丈夫です。

○委員長（永並 啓君）

あと、中川委員、どうですか。  
賛成ですか。

○委員（中川敦司君）

はい。

○委員長（永並 啓君）

それでしたら一応取りあえず今回はこの5点を要望事項にして文書で回答をもらうということで進めさせていただいてよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（永並 啓君）

はい。それではまた取りあえず5点能勢電さんのほうに、日程はまだ調整しないといけないですけど、町長にも御足労いただいて、豊能町一丸となって、能勢電さんのほうに行って、要望事項を提出していきたいと思いますが、それでよろしいですか。

（「はい」の声あり）

○委員長（永並 啓君）

ここで暫時休憩させてください。

（午前10時00分 休憩）

（午前10時01分 再開）

○委員長（永並 啓君）

休憩前に引き続き委員会を再開いたします。

それでは中川委員のほうから先ほどもおっしゃってましたけれども御自身でいろいろ調査されてきた内容があるということなんで、ちょっと説明をしていただきます。

中川委員。

○委員（中川敦司君）

ちょっと長くなるんで座らせてもらいます。

これは理事者側も見れるような内容になってますかね。

（「はい」の声あり）

○委員（中川敦司君）

大丈夫ですか、そしたらちょっと座らせてもらいます。

タイトルとして「能勢電車のダイヤ変更（私案）」ですね、「平野駅乗り入れ」っていうような形のいわゆるトップページにしております、ぺらって、1枚めくっていただきましたら、現状の妙見口⇄山下間での課題点という折り返しの場合の課題点ということで幾つか挙げておりまして、まず一点目にプラットフォーム間の移動が必要という下りの場合、あとプラットフォーム間の移動のため、高齢者の場合、乗換えなあかん列車に間に合わないこともありこれ下りの場合ですけどね。

あとは乗換え後の列車で座れない場合ありというね、これ上りの場合ですけどもね。

そのようなものを課題点として私なりに挙げてますが、この平野まで延長することによって、この黒丸の1個目と2個目はクリアできるっていうふうなことになります。

それについてはこの下のメリットデメリットのところを見ていただいたらいいと思いますけども、平野まで延長することによって、同一プラットフォームで乗換えが可能、これ上り下りともです。あとでまた説明しますけども。

あと、プラットフォーム間の移動がないため、高齢者でも短時間に乗換えが可能。これも上り下りとも。デメリットですけども、乗換え後の列車で座れない場合が当然ございます。

あともう1個は10分間隔を維持する場合、列車本数は2から3編成必要というふうなこともわかってきましたので、ここに挙げさせていただきました。

結局、プラットフォーム間の移動がないので、すんなりと乗換えができるっていう

ところだけは課題解決できそうな内容になります。

次また次のページ開いてもらいまして、これは妙見口から川西能勢口へ行く場合ですね、これは簡単なんですけども、左から順番に時間を追ってだんだんだんだん電車が前へ前へ進んでいくっていうふうな、絵にしてまして。この赤っぽい色が、妙見口発平野行、ほんでから黄緑色、これが日生中央から川西能勢口に行く列車で、要は先に妙見口からの電車、平野駅が先に先行して走って行って平野まで到着する。そのあとに、日生中央からの電車が平野に着いて、その電車に乗り換える、というふうな流れになります。

次のページ、ぺらっと、また開いてみますと今度川西能勢口から今度妙見口に戻ってくるタイプです。

これはまず左から言いますと、この赤色のやつとグリーンのやつ、止まっていますけども、この赤色のやつは平野から妙見に戻るやつ。これは、もともと妙見から平野に来た列車がここにずっと待機している、ここは線路が3本あります、三つありますのでその3番目の線路にずっと待機している、その状態でこの川西能勢口からのグリーン電車が来る。で、このグリーン電車が先に走り出す、この電車が一の鳥居に行つて、畦野に行つて山下に行く、その列車が発車したあとに、この平野に泊まっていた赤い列車があと追っかけていく。

結局どこで乗り換えるいうたら、山下の1個手前の畦野、ここで乗り換える。

そうすると、同じプラットフォームで降りて、同じプラットフォームから後発便であります妙見口行に乗れるというね、そういうふうなことができるということになります。

あとその次のページとかは、これは実際

平野駅の構造ですけども、線路が三つありますので、この③で書いてある3番線なのか、この③というところに、妙見口から来た平野止まりの電車をずっと待機してもらったら、通常の運行は、1番と2番の線でしたね、行き帰りしてますので、問題にならないと思いますので、そういった意味で待避できないっていうふうなことをおっしゃってるのが、多分この③番のところに、止まっておいたら、待避はできるんじゃないかなと思っております。

これ、次のページは川西能勢口から妙見口へ戻ってくる場合も同様に書いておりますけども、要は平野駅で待避しているこの③番の赤の電車が、このグリーン電車を後追いついて、最終的に畦野駅で乗車してもらう。

ということは同じプラットフォームで乗れるというふうな、こういうね、詳細の図になっています。

あとはAppendix（ペンディックス）として、さっき言うてたダイアグラムですね。

これ、2ページにわたって載せてますけども、この1ページ目は、赤い線が、右斜め上に伸びてます、これ日生エクスプレスですねこれ。

このブルーの色、これは、各駅停車ですね、さらに下にある茶色い線、これは、山下と妙見口を行ったり来たりしている電車ですね。

これ見てもらってもわかりますけども、現状のこの茶色い線ですね、山下と妙見口の間は、2列車で運行している、それはわかりますかねこれ見ていただいたらね、はい。そうなります。

次のページぺらってめくってもらって最終ページですけども、これは日生エクスプレス、1番左端に梅田行きになっていますけ

どもこれ多分8時30分頃が1番最終ですので、多分この縦軸が8時30分や思います。そのあとはずっと、特急なしで、普通の普通列車が行き帰りしてるっていうそういう図になってましてね、私がさっき2編成から3編成にせざるを得なくなるっていう理由は私このダイヤグラムに破線で茶色の破線とグリーン色の破線と黒の破線3種類の破線で描いてみました。

要は、山下駅で、本当は折り返す列車をそのまま平野まで行って、平野から折り返してきて、それを繰り返していくと何列車必要かっていうのを私なりに算出したんですけどもこれでいきますとやはり、2列車じゃなくて3列車いる、ていうふうなことになるなというふうにこれ気が付きました。

あと、さっき山下駅で、下り電車がまず2番線に入るっていうあの話ですけども、この山下という駅のね、名前が左端にありますけどその山下のところからずっと右にずっと見ていっていただきますと、この右下がりはこちら下り線、それから右上がりはこちら上り線か、その上り線と下り線がクロスするところが、要は、この二つの列車が、行き違うなんちゅうの擦れ違うところ、になります。

見てもらってもわかるように山下駅でほとんど、このあたりで、上りと下りとが、いわゆる行き違うというふうなことになりますので、このページの右端のほうかな、これでいきますと、これ、ほんの1分の違いぐらいで、上り線と下り線がね、行き交わなあかんというね、そんなふうな状況になるので、下り列車を2番線に止めると、今度そこに入りたい、上り線の日生中央から山下へ来る列車が待たんとあかん、その列車がいなくなるまで。そういうふうな、ダイヤ状況になりますので、2番線に下り線川西能勢口発の日生中央駅を2番線に止

めるというのはちょっと危ない、危険かなと。ダイヤにも影響を及ぼす、私はそのようにこのダイヤ状況から見てとれましたんでね。

それお伝えをさせていただきます。

以上が私の説明です。

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございました。

質問ってあります。

ないですかね。

ただ1点要望の中で平野駅での折り返しというのは入ってましたんで、その部分はもうちょっと詳しく、ちょっと中川委員にも協力していただいて詳しく書いて要望したほうが、多分おそらくね、能勢電の回答も僕もイメージしてたのは、平野駅で乗換えてしまう、多分能勢電さんの回答もそうなのかなと。

だから待避場所っていう問題が出てくるのかなと、でも中川さんの意見は、一駅二駅先の畦野で、畦野で降りとけばその同一ホームに後ろから電車が来ますよっていう発想なんで平野駅には、要はカラの電車が待って走り出すということですよ。

ということでちょっとそこはもうちょっと具体的に書いた上で能勢電のほうに要望していけたらいいかなと思いますけども、そこについてはまた中川委員、あとで協力をしていただきたいと思いますけれども、お願いします。

以上でよろしいですか。ほか何か、能勢電鉄への要望事項のところ、何か御意見ございましたら。

よろしいですか。

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

こちらから昼間は20分でもいいじゃないかということは言うんですか。

○委員長（永並 啓君）

どうでしょうか。

多分ここについても先ほど寺脇委員からもありましたように、ちょっとニュアンス的に誤解を生むおそれもあるかなとは思っていますので、もう最初は言わなくてもいいかなとは個人的には思いますけど。

高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

言わないほうがいいと思うんです。

多分回答にはね、20分にしたいところ10分を維持したというふうにおっしゃってますのでね、それはちょっと最初から言わないほうがいいんじゃないかなと思います。

○委員長（永並 啓君）

⑤番目の要望事項のところ、昼間20分というものは言わない状態で要望するというところでよろしいですか。

こちらからの最初から妥協点は言う必要はないのかなと。⑤番に関しては先ほど局長の説明からもありましたように、何かこう、デメリット的な犠牲になるものっていうものを言われてるみたいなんで、そこに関して能勢電からどういった、そういう回答が来るかもしれないしそれだったらもう全部20分にしますよみたいなこと言われるのかもしれませんが、それはもう最初は言わずに、回答を待ってからというところがいいかなと私も思います。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

私もこの、大分前やけどね伊丹のほうまで仕事に行ってた時には、この能勢電車使って通勤はしてましてね、あんときは、妙見急行があった時代やから大分前ですけどもね。

その頃からこの単身赴任してもう三重県のほうにね仕事行った加減で、能勢電車乗ることはもうなくなったようなことがあって、直近の状況はどうやったのかなという

のはちょっと私わからないんやけども、何か私の記憶では、10分間隔で電車があって、そのうちの一本は直通で、能勢口まで行ってた。残りの1本は、山下で折り返しのような私はそんな感覚で以前はおったんやけども、今回のダイヤ改正になる直前もそういうダイヤやったのかなちょっとそれちょっと確認したいんですけどもちょっとわかってる人いてはりますか。

○委員長（永並 啓君）

多分、妙見急行は相当前の話かなと思います。

○委員（中川敦司君）

妙見急行じゃなくて、妙見発、川西行の鈍行という形で直通で走ってた。それはなかった、ちょっとはあったんでしょ。

あったけども今回は全部山下で折り返しになっちゃったということやから多分、直通で、各駅停車だけども、能勢口まで乗り入れてる列車が1時間に何本か半分ぐらいあった。

○委員長（永並 啓君）

すいません。それは、従来ダイヤ改正前は12月17日やったかな、それ以前は、1時間に6本、能勢口のほうまで行くわけですけどその半分は直通です、半分が山下で乗換えという形になってました。

○委員（中川敦司君）

その状態にはどないやろうかな、もし何やったらね。そこに戻すことはその状態が今になってるから、そこに戻せとはちょっと厳しいかもわからんけども、それをまず提示した上で、それが厳しかったら⑤番、何とかならんかとかいうような形でちょっとまずは初めにちょっと厳しい要求をしてそれが駄目だったら⑤番でどうやとかね、いろんな駆け引きみたいになるかもわからんけども、そんなふうに持っていったらどないかな思うたりもすんねんけども。

○委員長（永並 啓君）

いま一つ意見が出たのが⑥番目ですね、元に戻せ。

そこはちょっと予定はしてませんでしたけど、一番困難な部分。多分そうなるとなぜダイヤ改正されたのかのここになるんで、どうしますか。

はい、池田副委員長。

○副委員長（池田忠史君）

ダイヤ改正があったあとに、議長と委員長、副委員長、3人、あんときは清水さんがおって4人ですけど、お伺いさせてもらったときに、その部分はもう、いろいろ考えた末に、もう直通便はもう出せないという形で一旦、それも正式な回答ではないですけど、回答はいただいてたと思うんですよ。

それを含めた上で今のこの要望事項になってくるので、その大前提の部分は、多分、もう要望に出すだけ、ちょっと意味がないという言い方をしたら申し訳ないですけど、ちょっと厳しいんじゃないかなと私は思うんですけども。

○委員長（永並 啓君）

ほか。いいですか。

当然、元に戻るのが一番ベストではあるんですけど、この交通特別委員会の発足の一つが、ちょっとダイヤ改正によって、直通便がなくなったということを背景にしますんで、多分その元に戻すというのはなかなか一番困難な話なのかなあと。

ただこれから一応、気にはしておかないといけないのは、費用の面を、多分おそらく能勢電さんも、今、局長に回答されたのも、自分たちで全部やろうとしてる部分もあるかと思うんです。

それは今後の話にはなるんですけど、その費用の面っていうものを例えば、どういうふうにかえるのかっていうのも、町と議

会の責任かなと思ってますんで。はい。

今回は取りあえずまずはぶつけてみようというところの要望として、先ほど言った5点、絞って要望に行きたいと思えますけどもそれでよろしいですか。

多分ね、要望に行くメンバーとしては一応考えているのは委員長、副委員長に議長も入っていただいて、ちょっと町長、副町長ぐらいまで、もし、総務部長どこまでかをまた、最初はちょっと圧力じゃないけど、豊能町がもう本当にお願ひしてるんだっていうところで、1回目は行って、そのあとはもうね、関係者だけにしてもいいんですけど、最初はちょっと、町長にも御足労いただいてと思ってますが、そこら辺の人選についてはまたこちらにお任せいただくということでよろしいですか。

（「はい」の声あり）

○委員長（永並 啓君）

以上で1点目の、能勢電鉄への要望事項についてを終了したいと思います。異議ございませんか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（永並 啓君）

それではあと10分ほど休憩いたします。

暫時休憩いたします。

再開は10時半でお願いします。

（午前10時20分 休憩）

（午前10時30分 再開）

○委員長（永並 啓君）

休憩前に引き続き委員会を再開いたします。

それでは2番目、令和5年度のA Iオンデマンド交通の実証実験についてです。

現時点で、どうなるかわからないわけなんです。予定している内容、方法、時期等について説明をお願いします。

田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい。おはようございます。

まちづくり創造課の田中です。

それではですね、令和5年度のAIオンデマンド交通実証実験に関する現状での取組の報告ということでさせていただきます。

現在ですね、昨年度の実験結果を踏まえまして、実装を目指した、今年度の実証実験の概要につきまして、関係者間での協議、調整を順次進めておるところでございます。

基本的には、令和4年度の実験の概要というのをベースに実施していく予定にしておるんですけども、これまでに阪急バス、それから大阪府、それから近畿運輸局等の協議を行ってまいりました。

現段階ではその協議の途中ということで、今後も引き続いて詳細を検討していく予定にはしております。

あわせまして警察協議のほうにつきましても進めていく予定にしております。

したがいましてちょっと、具体的なところまで今詰めてないという状況なんですけども、スケジュール感としましては7月上旬には、何とか実施概要の案を固めたいと考えておりまして、またできるだけ早い時期に、スマシ関連予算も含め、補正予算含めまして上程をさせていただきます、また議員の皆様から御意見等をちょうだいしながら進めていきたいというふうに考えております。

説明は以上です。よろしく申し上げます。

○委員長（永並 啓君）

はい、説明が終わりましたけども、まず7月ぐらいに補正予算のタイミング、スケジュール感は7月ぐらいって考えてるの。9月。

ちょっとそこだけ再度、説明をお願いします。

高木副町長。

○副町長（高木 仁君）

今、AIオンデマンド交通の関係については担当のほうから説明させていただいたとおりです。

ただこの事業、次、今年度はKPIで実証していかなあきません。

そうなりますとちょっと時期的にですね、9月議会ではちょっと遅いかなというふうに我々思っております、今担当のほう、関係機関と言うんですかね、企業側とか、あと阪急バスさんとかいろいろ詰めさせていただいておりますけども、詰め終わったら、できるだけ早い時期にですね、議会のほうに、内容について御説明させていただいて、何らかの予算を措置させていただいた上で、お認めいただいて、AIオンデマンド交通に取り組んでいきたい。そういう思いがございますので、思いとすれば、7月のどこか、ということで今、早ければですねそういうタイミングでこちらのほうとしては、予算のほうを計上させていただきたいという思いはございます。

9月では遅いという認識を持っておりません。

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございます。

ただそれまでにね、ここでいろいろ議論をして、実証実験の内容というものを詰める必要は絶対あるかと思うんで、多分現時点で、今課長のほうから、田中課長のほうから報告があったのは、スケジュール的なものしか報告を受けてないんで、例えば、前回の2月にあった実証実験の結果とか意見を踏まえて今度はこういったところを変えますよとか、こういったところで行ってみます、目標をこれくらいにしたいとか、もうちょっとその具体的なものをができて上がってじゃないと我々もその議論ができない状態なんで、そこら辺はもし今高木副町長がおっしゃられるように7月って

いうことを早ければ7月ということおっしゃるのであれば、早急にそれを示していただく必要があるかなというふうに思います。

説明が終わりましたけども委員の皆さんから質疑、御意見ございますでしょうか。

はい、寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

いま、7月についていうKPIのこともあるんで具体的にできるだけ早くということなんですけども、2月に、デジタル田園都市国家構想を推進交付金を活用してそして大阪府のA I オンデマンド交通モデルの補助金を活用してるんですけど、そもそもこの路線バスとかは定時定時刻で通勤通学の方使ってますし、デマンドタクシーは余野から支所で今んとこ東西の移動っていうところで走らしてありますが、このA I オンデマンド交通については、この地方の人口減少とか高齢化とか、過疎化への対応というところが趣旨のデジタル田園都市国家構想の交付金の趣旨はそれですよ。

今回車両代もデジタル田園都市国家構想交付金から出て、交通事業者さんはほとんど負担してないんですけどこれ目的は、地方を中心にした人口減少、少子化、過疎化への対応ということで、こういうことについては人口の多い西地区でさっき実証実験、能勢電も走ってる西地区で実証実験してますけども非常に西地区も高齢化してますけどね、デジタル田園都市国家構想の交付金の趣旨のこの人口減少、少子高齢化、過疎化ってこないだ私、2050年に本町も何もしなかつたら6,000人になるっていう答弁ありましたけどこれ新聞でも人口減少の対応が猶予ないとかいうことがあって時代がもうそういう時代に入っていくっていうところの交通の実証実験だと思うんですね。

なので、それを考えたら、東地区は、希望ヶ丘しか新興住宅地ないですし、それで、

旧村は家が点々としてます。

なのでこのデジタル田園都市国家構想の交付金の趣旨からすると、はっきり言って東地域のほうがより近いと思うんですね。

なので、別にこれ交付金って別に交通事業者さんの儲けとか利益のためにとってきたわけじゃないはずやし、別に西地区の増便のために交付金とってきてるはずでもないと思うんです。

なので、交通事業者さんも、全くほとんど負担なく、車両代とかも、阪急バスの所有になってるわけですから、この東地域の人口減少とか少子高齢化とか過疎化にね、このA I オンデマンド交通が本当に有効なのかどうかっていうことを本当に実証実験してもらわないと、こんな交付金を活用して、交通事業者さんも、別に交通事業者の儲けのために、交付金とってきただけじゃないと思うんでね。

そういう使命感を持って、交通事業者さんも、交付金こっだけ国の交付金の大阪府の交付金使ってる事業をしてるわけですからね、より近い東地域のほうで、もう絶対実証実験しないと本格実装まではいかないと思います私は。その辺を人口が多いところだけで、交付金を活用して、国とか大阪府に報告しましたとかいうことでは、私は交付金の趣旨とか、交通事業者さんの今後の交通網、高齢化とか過疎化に対応するための交通、A I オンデマンドが本当に有効かどうかってわからないと思います。

その辺りをさっき7月とかいろいろスケジュール感を言っていましたけど、東地域の過疎化についてね、交付金使って豊能町をフィールドでやってるわけですから、交通事業者さん、どういうふうに考えているのかっていうことを、確認していただきたいと思います。

○委員長（永並 啓君）

すいません。まず当然この交通特別委員会には東地区での交通網ということも入ってますんで、あとで確認はしようかと思ってたんですけど東地区での実証実験についてですね、今のところ実証実験を西地区でしてますんで、引き続き多分令和5年にするにしても、西地区でのことにはなるのかなとは思いますが、東地区をどうするのかっていうそのお考えですね、今後の方向性、方針についてございましたら答弁いただけますか。

田中まちづくり創造課長

○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい。まちづくり創造課の田中です。

さっき寺脇委員おっしゃったようにですね、デジ電交付金の趣旨としましては人口減少、地方がどんどんどんどん人口減少していった、これを、課題を解決するためにデジタルって新しい技術を通して、課題を解決しようということでの趣旨で受けた交付金事業でございます。で、その中で人口減少になっていきますとやっぱりその交通に関してはものすごく痛手といいますか、利用者も当然減っていきますので、交通に関する課題という非常に大きいところでこのデジ電交付金を活用してまずこの交通の取組をしたということが背景でございます。

実際、この今回西地区の実験にはなるんですけども、この実証実験の目的といいますのは今回はAIシステムを使った、交通モードを実際に試行といいますか走らせてみまして、将来的に民間レベルで実装可能かどうかというのを判断するというか、見たいということで実証実験を行ってます。で、そのためにこの運行面ですとか、事業性の判断から、実験は基本的に実装と同じ現場での環境で実施する必要がありまして、今のところ交通事業者としては、西地区の

本格運行を想定している。

なので西地区のほうで運行するというところでございます。

ただですね、東地区でもこういった社会実験といいますか実証実験を行えないのかということでございますけども、現段階では、今の段階では難しいというふうに考えているんですけども、ただ、今回の実験をやっていく中で、例えばその住民のニーズでありますとか、利便性がどうなっていくのか、それから既存の交通がどう変わっていくのかっていうところにつきましては、引き続き交通事業者といろいろやっぱり検証していかなあかんと思っておりますし、西地区のニーズと東区のニーズがまた違うのはどこが違うのかとか、そういった細かいところまで見ていった上で、継続的に東地区の交通をどうしていくかというのは、継続的にちょっと考えていきたいというふうに考えております。

したがいまして、今回の実験に関しては西地区で行いますけども当然東地区をほっとくというわけではなくて、そこも含めて一緒に検証はしていきたいというふうに考えております。

○委員長（永並 啓君）

はい、寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

ニーズっていうのはね、例えば路線バスとか、町で補助金出してるバス、デマンドとか、そういうのはニーズ聞いたらいいと思うんですよ。

ただ今回のこのデジタル田園都市国家構想ってこれ課長も当然知ってる、交通事業者も知ってるんじゃないですか。

これ、人口減少と少子高齢化と過疎化への対応する、そういう時代のためのデジタル田園都市国家構想交付金であり、AIオンデマンド交通も新しいけど、この少子高

齢化とか過疎化とか、人口減少時代に、このA I オンデマンド交通が有効かどうかについて、実証実験するために、デジタル田園都市国家構想交付金を活用してるんでしょ、交通事業者さん。ニーズをどうのこうのとか、住民のニーズは普段から聞いておかないといけないけども、この交付金の趣旨は、過疎地とかそういうところに有効な実証実験をするための交付金のはず。

それを考えたら、人口が多い西地区も当然高齢化してますけども、条件的には東地区のほうは過疎化に近いと思いますよ。

そこを交通事業者さんはどう考えてるのかを確認していただきたいって言ってるんです。

東地区を切り離したり切捨ててね、人口が多いところだけ走らして、もう本格実装終了ですわという、そんなそのために、デジタル田園都市国家構想交付金を活用していただきたいくないんです。

なんで、東地区もあわせて早く考えないといけないと思いますよ。

西だけ実証実験しました。西だけ本格実証をします。

7月からとか、そういうことをやっていくんですか。

○委員長（永並 啓君）

はい。松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

はい、松本でございます。

今、おっしゃられてますようにデジ田交付金ってというのは、デジタルを活用した地域創生で、人口をどのように食い止めていくかっていうために、デジタルの力を使ってというところの中のテーマの一つ交通ととらえて、進めてきたってところでございます。

東だけを置き去りにしているのかというような御意見なのかなと思うんですけど

も、今回の実験につきましては、ニーズ調査ということで、数がとれるということも条件の一つにありました。

A I オンデマンド交通は西地区でさせていただいたんですけれども、去年度の取組としましては、東地区にお住まいの方ですね、ワークショップ等させていただいて、ニーズ調査をさせていただいた。その内容について、阪急バス等ですね、事業者とも意見交換させていただいて、どのように進めていくかっていうのは一方でさせていただいておりますので、このデジ電の交付金全てその西のですね、A I オンデマンドの交通のために使ってるというわけでもなくですね、費用的なことは少し西のほうにかかってはおりますが、東についても住民さんの声をまず聞いた上でですね、阪急バスと意見交換をさせていただいております。

おっしゃられていますとおり、東の交通どうするのやっていうのは、今後、必ず考えていかないといけない、免許証の返納等ですね、交通移動をどうしていくのかっていうのは、東のニーズ、西のニーズ、それぞれ考えていかないと思っておりますので、まさにそこをほってるというわけではございませんで、並行して一緒に進めていかないといけないと思っておりますので、おっしゃられてますとおり、その意見ですね、全て事業者様とやりとりしてですね、東の交通が衰退しないようにするにはどうするかっていうのも、進めていかないといけないそれは認識しております。

○委員長（永並 啓君）

はい、寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

十分課長たちも今まで頑張ってるってわかっています。ただこれ交付金、過疎地とか、人口減少に有効な実証実験するための交付金で別にこれ交通事業者さんを儲けさせ、

車両代、交付金で買ってね、人口多いとこだけ実証実験するために、この交付金とってきたわけじゃないと思うんですよこれ。

うちも過疎地に指定されてますし、より過疎地に近いの東地区なんでね。

なのでその旧村も点々としてますし。

だからそういう過疎地に有効なAIオンデマンド交通かどうかっていうことを、交通事業者さんも、実証実験しないと。

新聞記事でも、もう人口減少猶予なしとか自治体危機感とかが出てるわけですよ。

だから、そういうところをね、人口が多いところだけ取りあえずやっていますみたいな感じでね、するんじゃないくて、東地区のほうがより過疎地に近いっていうことを、今私が言ったようなことを、交通事業者さんにお伝えして、ちゃんとした回答をいただきたいということですよ。

#### ○委員長（永並 啓君）

これは本当に、最初に、前町長が風呂敷を広げ過ぎたんで、まずは結果出せるようなところからってというのが節々に見えるわけです。

今寺脇委員がおっしゃったような、だって、西地域の昼間の部分に関しては、当然乗ってませんけどそこには阪急バス絡んでるわけですから、阪急バスが積極的にこうしましょうよとか、これ車両出しますから、AI使ってこんなんしてみましようかっていうのがあってしかるべきなんですよ。

もっといろいろと絡んできてね。

でも東に関しては、寺脇委員おっしゃられたように交通事業者が絡んでないんですよ。

だからこそ、国のお金を使って、そういったところを実験してみると。

バスまでは定期便のバスまでは、一日数便しか走れないけども、そこに、じゃあAIオンデマンドバスみたいなんだったら、

どうなのかっていうのを、考えるって言うときに豊能町の負担がほとんどない、国のお金を使えるっていうところをうまく活用していかないと、この段階で、東地域の実験がスタートしてなかったら、次やる時やって、全部町負担でやるような形になりますよね。

そう考えるとこういうときだからこそ、だって、今、既に阪急バス入ってないんだもん、ほとんど。そこに無理から阪急バス、今こっだけ赤字ですよ、乗ってくださいよって言っても乗りませんよ。

だから最初には、そういうところに、まず交通事業者が乗ってこないけども国のお金、お金負担ゼロだったら来てくれませんかみたいな形で実験していかないと、これはもう最初の前町長の判断のところ、そうやってなかったのが非常に残念ではあるんですけども、今の寺脇委員の質問に対して答弁ございますか。

はい、田中まちづくり創造課長。

#### ○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい。まちづくり創造課の田中です。

実験の最初のほうですね、令和4年度の実験の最初にやっぱそういうところも御意見をいただいて、十分進めていかなければいけなかったということは本当に十分認識をしております。で、東地区の交通に関しては、交通事業者はどのように考えているかという御意見もありましたけども、昨年度、それから今年度、2か年かけまして、地域公共交通計画というですね、新しい豊能町の交通計画というのを今立てようとして、準備しながら進めておるところでございます。

住民さんへのアンケートでありますとか、利用者アンケートでありますとかそういったところも去年とったところありますし、そういったところも含めまして今年度、交

通計画という形で一定東地区の交通の在り方みたいなのもちょっとまとめてですね、今年度末には策定したいなというふうにも考えておりますので、そこはきっちり十分交通事業者ともまた地域公共交通会議の中でも十分議論してやっていきたいと思っておりますので、そこは引き続きよろしくお願ひしたいと思ひます。

○委員長（永並 啓君）

はい、才協委員。

○委員（才協明美君）

寺協委員に引き続き、去年もう何遍何回も一般質問でさせてもらってますけど、東地区はどうなってるんだと言ったら、次は実証実験しますってはっきりおっしゃったと思うんですね、そしたら蓋をあければ、また西地区やと、これは住民が黙っていると思ひますか。

私は東地区の人に、今度は東地区でするそうやからねって言ってます。

それが、実際には、また西地区、東地区はどんどんどんどん本当にもう日々、人口減少しているんですよ。若者が出ていっている。

皆さん核家族じゃない皆な同居型が多いんですね旧村は。それでも普通やったら、若いもんがとどまるのに、ほとんどの人が若いもんが出ていってるんですよ。

でもこれは、食い止めるには、A I オンデマンド交通、交通の利便性が向上するからねって私たちは言っているんです。していきますからねと。

そしたらまた実証実験は西地区、これは不平等じゃないでしょうか。

そして来年来年とか言ひましても、もう本当にもう仕事が遅いというか判断が遅いというか、それではどんどんどんどん衰退していきと思うんですけど、もう本当にこの交通の、先ほど言うてました、なぜ、な

ぜまた西地区なのか、ちょっとお答えください。

○委員長（永並 啓君）

はい、答弁を求めます。

田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

まちづくり創造課の田中です。

繰り返しになるかもわからないんですけども、この実証実験の先ですね、将来的に目指しているところは交通事業者が実装していく地域の中で交通事業者が運行していくところを目指しておるというところで、今の段階では、交通事業者においては、実装の区域として、西地区のエリアを考えているということでございます。ただ、将来的にそのエリアをですね、例えば広げられないのかとか、東地区のほうにもですね、当然そのエリアを広げられないのかというところにつきまして引き続き、交通事業者と協議していく必要があると思ひますし、今回の実験に関しては、西地区ということですが、ただその東地区に関しての交通の可能性につきましても、引き続きそこはもちろん協議をしていくつもりでおります。

ただいまのところは、人口で見ましても東地区のほうが、西地区の約4分の1ぐらいの人口ですので、今のところ実装の計画としては西地区で思っているというところで今回西地区というところで選定をしたというところでございます。

○委員長（永並 啓君）

はい。才協委員。

○委員（才協明美君）

だから人口の少ない、どうして東地区でできないのかということなんです。

スマートシティはもう何遍も言ってますけど、終わりが無いんですよ。進化し続けていく変えていくということですよ。

何で西地区で1回したのにまだ同じことをするんですか。

どうして東地区で実証実験はできないんですか。

1回してみたらいいんじゃないですか。

○委員長（永並 啓君）

今回のまずお答えいただきたいのは今回のKPIの流れで新たに路線を東地区でできるのかどうかっていうところを、まずお答えいただけますか。

それとあと一つは、東地区でもしていきたいというのは、多分何回も言われてるんですよ。

でもその具体的なものが一切示されないからこういったことになるのかなど。

この年度までにはこういうことをして、例えば、ニーズ調査をしてというのはまずするようにはなってないですよ。

だからそういったことも含めて、いついつまでにしてこうやってっていうスケジュール感でも、せめて出さないと、この不公平感というのは拭えないかと思えますけども、答弁いただけますか。

田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい、まちづくり創造課の田中です。

今回のKPIの部分につきましては令和4年度に、交付金事業だった西地区のエリアを引き続き、KPIで見えていく検証していくということになりますので、令和5年度、6年度につきましては、西地区エリアを中心に検証していかないといけないと。これ交付金事業の縛りといいますか、中でございます。なので西地区でやっていく。

あとですね、システムに関しましても、今はエリアを西のエリアでシステムを組んでますけども、それを例えば東地区のほうにするということになりますと、改修なんかかかってきますしそういったところも

ございますので、まずは西区のほうで実験を成功をさせるために取り組んでいきたいというふうに考えておりましたその先には、東地区のほうも、十分協議をしながらになりますけども交通事業者と協議しながらになりますけども、進めていきたいというふうに考えてます。

○委員長（永並 啓君）

交通事業者は逃げたんです東地区から。だから今この状況でしょ。

もし、交通こっちにニーズがあるんだったら、ほっといたらできますよ。

それが無いから困ってるわけですよ。

ないから、デジタルの力を使って、交付金使って、豊能町の負担少ない中で、交通をどうするかっていうのを考える、本当はいい機会だったんですよ。

本当にこればかりは、前町長の判断ミスとしか言えないんですけども。

はい、才協委員。

○委員（才協明美君）

本当に、寺脇委員おっしゃってるように、デジタル田園都市国家構想の補助金は、こういう旧村のためにあったんですよ。

新興住宅地、人口の多い、こちらは4分の1かもわかりませんが4分の3を占めてる、そういう新興住宅地のための田園都市国家構想じゃないんですよ。

その辺が履き違えてる初めから履き違えてます。

○委員長（永並 啓君）

はい、松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

はい。お答えになるかどうかちょっとわからないんですけども、当初ですね進めていくときに、どちらでやるかっていうときに、阪急バスと調整させていただいたときに、西をベースにやるということをしなないと、このAIオンデマンド交通というも

のが、この町で走らせるっていうことが、交通事業者が自立して事業としてしていくっていうときに、西で数をとって、検証した上でという、組立てがあった去年度でございます。

で、去年はお披露目というか見ていただくという年。で、KPIの中で2年目は有料で、これを実装していけるかどうかというのをもう一度、期間を長くしてやるという御説明させていただいてると思うんですけども、それを事業者の事業としてですね、やっていくという話を始めたときに西で実証しないとそれが阪急バスとして事業としてやっていけるかどうかというところにつながっていかないという話が初めにあったので、西ということで、今、委員長おっしゃられるように、東はそんときに捨てるのかということなんですけれども、それを進めていく組立てのときに、西でないといけなかったっていうのが前提にあります。

で、東のことは考えていないのかということでございますけど、デジ田交付を使って組立てが東できてなかったよねっていうのも真摯に受け止めないといけないなというふうに私思っているんですけども、交通担当としてはですね、そこを全く考えていないというわけではありません。

そのためにA I オンデマンド交通の2月のイベントをしたときにですね、東の方の声も聞いていこうということで、東で2回ですね、その期間中にワークショップさせていただきました。

そのときに、聞かせていただいた意見等ですねこれは阪急バスのほうにもお伝えしていますし、止まっているわけでもなくこれについては、阪急バスと今後も協議をしていくという形で進めていこうと思っておりますので、デジ田のお金の使い方の組立てがどうだったのかっていうところについて

の御意見については真摯に受け止めないといけないなと思っておりますが、私たち東の交通を諦めているわけでもなく、今後考えていかないとという認識はございますので、そのまま続けてですね、阪急バスとは意見交換しながら議論を踏まえていき、一番どういう形がいいかっていうのを考えてまいりたいと、このように思っております。

○委員長（永並 啓君）

はい、才脇委員。

○委員（才脇明美君）

松本理事も何か前町長と似てなんか話が長いから何言われてるかわからへん。

端的にお願いしますわ。

数をとって始めていかなあかん、言いましたけどそれ反対ちゃいますの。

じゃあ数ありきから始まったんですねこのA I オンデマンドバスは。だから、もう国家構想とは全然反対から始まったということですね、そういうふうに理解していいんでしょうか。

そしてワークショップ、東地区のワークショップ、それは人口が多いからしょうがないかな、しょうがないなあ西地区で最初にしてもらわな困るなあと、皆さん東地区の人は多分そういうふうに言ったと思います。しょうがない。

東地区は人口が少ないからしょうがないなど皆さん多分おっしゃったと思うんですけど、その辺どうですか。

○委員長（永並 啓君）

はい。松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

はい、ワークショップのお話でございますがワークショップがしょうがないというような意見は、特に出てきてないです。その西地区でしたA I デマンド交通が事業化するのであれば、最終的には東のほうにもA I オンデマンド交通というものを走らせ

てほしいというような意見をいただきました。

もう一つワークショップの中で東の方で意見出てきたのは町の中で走らせるということではなくてですね、広域的に外に出るアクセスを何とかしていただけないか。特にそのアクセスポイントを、箕面にですね、置かれて御意見をいただいたというのが多くございました。

以上です。

○委員（才脇明美君）

はい、才脇委員。

箕面というのは箕面病院とか、止々呂美のことですか。

○委員長（永並 啓君）

はい、松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

はい。皆さんお買物とかいう話が、病院、お買物という話が出てきたときには、森町に行きたいということで、アクセスポイントを、箕面森町のあたりにつくってもらうことはできないのかという意見は多数出てまいりました。

○委員長（永並 啓君）

はい。才脇委員。

○委員（才脇明美君）

それはもう全町民が、東も西もそれはトライアルとか箕面病院には行きたいと思えますけど、ちょっと、ちょっとまた何か論点がちょっと変わってきたな。

だから言うてる意味わかってくれます、私たちの言うてる意味。平等じゃないということ、東と西が。

1回西でして、それでまた同じように、改良して実証実験をするというのは、東地区の住民は、ちょっと認められないといういいですか、代表して言わせてもらいます。

○委員長（永並 啓君）

はい、寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

今才脇委員も東地域の代表でおっしゃってますけど、交通事業者さんもね、東地域の人口は西より少ないの知ってるはずだと思うんです。

だからその交通事業者さんが何で人口が多いところからやり始めようって言ったのかっていうのと、交付金を活用するっていうことは、このデジタル田園都市国家構想の趣旨が、人口減少と過疎化と少子高齢化ですよ。

だからその地域に沿ったより近い地域で、この交付金を先にね、使って、町の持ち出しも交通事業者の持ち出しもなしで、本来するべきだしそれで本来、西東も一緒に最初からやるべきだと思うんですけど。

ただ、交通事業者さんもその東のほうは人口少ないの知ってるはずですしね。

今の話聞いてたら、何かうちの交付金使って阪急バスのペースで全部やってるようにも聞こえるんですよ。

だから過疎地に対応する交付金でしょ。

何で過疎地で走らせないんですか。

実証実験1回もしてないじゃないですか。

それで西だけすぐ本格実装するって、ちょっと、やってることが交付金使ってやる、それは交通事業者さんも知ってると思えますよ、東のほうは人口少ないと。何で西から西だけすぐするとか、交付金使ったとか、その交通事業者さんのペースに全部乗ってるといふか、向こうの言いなりとかになってるんじゃないですか、それは。

ちゃんと東の過疎地に対応するAIオンデマンド交通が東に、過疎地に近い地域で有効かどうか実証実験してもらわないと困るっていうことは、交通事業者さんと話をするべきだと思いますよ。そのあとに本格実装の話が出てくる。

西ができたらっていうのも当然民間事業

者としてというのはわかりますけど今回、交通事業者がほとんど負担してませんやん、車両代も。だって、交通事業者さん負担してないんですよ。今回、車両代。交付金だけ。

全部向こう行ったらただみたいな感じでやっていますやん。

何で向こうの人口、これ過疎地とか、少子高齢化に対応するための交付金とってきたんでしょ。

豊能町も過疎地に指定されてる。そしたら過疎地により近い地域で絶対交通事業者さんやらないと、それは言ってほしいと思います。

○委員長（永並 啓君）

交通事業者に相談したら進みませんよ。

交通事業者は、いかに西地区での赤字の部分で切替えようかっていうような考えで来てるわけですから。

だから本当は、こういうのをするとき、行政のほうに、交通網が走っていない地域の交通をどうしていくのかっていうビジョンを持った上でそれだったら交通事業者さん協力願えますかっていうスタンスで話をしていかないと、だって阪急もう東のほうは、一日数本しか走ってないじゃないですか。ねえ。

そっちのほうでまずは、豊能町のほうで、交通事業者でこういう交通もつくれますつくりたいです、理想はこうですけどこうですよねっていうようなもの、何パターンもシミュレーションして、そういうのを、今回交付金があるからお金こだけで済みますから一緒にやってくれませんかっていうスタンスでいかないと。今、松本さんがおっしゃられたような、相談したら絶対、人が多いとこってなりますからね。

そこができていない中で、前町長になるんですけど大風呂敷を広げ過ぎたんでそこ

ら辺が細かく詰まってない中で始めたんでどっちかというとな事業者頼みなんですよ。

事業者がこれやったら乗ってくるよね。

ここやったら乗ってやってみましょうか来ますよねってきたところの実験なんですよ。

事業者が、もうこれ儲けになるわ、これはコストダウンなるわっていう判断をした上での、全事業がそれなんですよ。

でも本当は、行政が過疎化に対して対応するためにデジタルの力を使って、便利に不便さを解消するというのが目的なのに、そこができていなかったところが今回の豊能町におけるスマートシティの事業の総括にはなるんでしょうねっていうのが、思いますよ。

はい、才協委員。

○委員（才協明美君）

以前に、何かデジタルで東地区の旧村の現状の流動のなんか調べはりましたよね。

そしたら今のこの現状は今は、同居されてるから、誰かが運転するもんがいるんです今、今ね。

でも、今を見ていたら、そんな使わないんじゃないかと思いますが、今こういう状態だから若い者は出ていくんです。

だから、今、車乗らない人がいて、運転士がいても家族にですよ、今を良くしなければ、どんどん増えていかないと思うんです。

だから、持続可能なこの田園都市国家構想のためにこういうふうには交付金出していますけど、やってることは先ほども言うんですけど真逆なことをしてるんですよ。

今のこの現状、今現状東地区は本当に、運転士いて、まだ大丈夫なんです。これから先はもう皆さん出ていきますと思います。そこを考えなあかんからこういうふうな事業してるんでしょう。

そこが初めから私間違っていると思います。お願いします。

○委員長（永並 啓君）

田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

まちづくり創造課、田中です。

少しちょっとお答えになるかどうか分からないんですけども、今東地区のエリアの交通と西地区のエリアの交通を見たときに、西地区は鉄道が走っております能勢電鉄という鉄道が走っております。で、広域で、例えば町外出て行くときには、能勢電鉄を乗って、外へ出ていくという方が多分ほとんどやと思っております。

一方東地区のほうは鉄道がないので、広域、外に出ていこうと思ったときには、路線バスを使って広域の路線バスを使って出ているという状況があります。

西側のエリアは、日中今まで豊能西線で路線バスが日中、町なかをぐるぐる回るバスがあったんですけども、東はどちらかというと、そういう町なかをぐるぐる走るバスよりかは、外へ出て行くバスをきっちり確保していく、これがちょっと今、東と西の交通の違いかなと思っております、ここは、先ほど理事もおっしゃいましたけども今、ワークショップなんかを東地区のワークショップをやりながら、交通計画なんかを今立てていこうとしているんですけども、ほんまに東地区に残さなあかんもん何にアクセルを踏まなあかんかっていうのは、きっちり判断をした上で、きっちり考えながら東地区の交通をどうしていったらいいかってのを考えながらやっていきたいと思っておりますし、やっぱりその高校生とか、どうしても車に乗れへん高校生とかが、通学するときには絶対広域のバスってのは必要になってくるので、そこは必ず残していかないかなと思っておりますし、その上で、日中の交

通も含めて考えていかないといけないというふうに考えておりますので、そこは東地区のほうはもう決して、何もやらないわけではございませんので、きっちり考えた上で、交通事業者とも協議しながらやっていきますので、その辺御理解いただけたらと思っております。

○委員長（永並 啓君）

当然、A I オンデマンドの実証実験、西地域とするのはいいんですがその内容を早急に詰めていただきたいと同時に、今おっしゃってることを、もうちょっとスケジュールを持って出さないと、西地区の実験できないかもしれないですよ。

今、松本さんも田中さんも考えてます考えてますやけど、それずっと前から同じ答弁なんですよ。

それが、今年度は、集中して、ワークショップを開いてね、集中して、あそこのスケジュールまでにこういった実験をしてみますっていうような、せめて、今年度来年度に何かの形を示さないと、議員の後ろには住民いますからね、そういったことをしていけないと不平等感っていうのは拭えないし、東地区での希望というものが見えてこないじゃないですか。

ぜひともそこも、西地区での実証実験、2回目の実証実験を何か進める、こういうふうにしたっていうときには、早急にですね東地区をどうしていくのかっていうのを、もう本当町全体で議論して進めていただきたいと思っております。

ほか何かございますか。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

中川です。

今、東地域のA I オンデマンドというね、そのような観点での件がね、ありましたけども、そもそもこのA I オンデマンド、通

常のオンデマンドというかね、デマンド交通じゃなくて、A I っていうね、そういったものが頭に冠しているというかね、ついてるっていう、このシステムそのものの、やはり、何て言いますかね、これの強みと弱みっていうのが当然あると思うんですね。

当然これA I からやっぱり、なんていうの、予約した方のところにパパッとね、勝手に移動してくれるっていうそういうすぐれたもんやねんけども、それは、ある一定のエリアに、その利用者が固まっているっていうのが、A I オンデマンドの一番の強みのところの部分であって、逆に物すごい広いエリアに、あっちもこっちもこっちもこっちも利用者がおるようなところはこっちはあっちであっちであっちでこっちはみたいなことで、非常に効率が悪い、そういうシステムになってしまうというそれが、言うてみたらデメリットの部分かなと。強みと弱みいうたらね。

そんなふうに私たち、縦分けれるんちゃうかなと思うんで、そういった意味で、ある意味その西地域が結構一定のエリアに、結構利用者が固まっているというふうなことで、運行実験しやすい、また結果として実施に踏み切りやすい、そういうエリアというふうに私は受け止めたんやけどもね。

そういったことかなと思ってるんで、そう考えると、東地域には当然希望ヶ丘は結構集合体いうんかね、人口固まってるからそういう地域では、エリアの広さはどうかわからんけども、例えばこのA I っていうね、こういうタイプの仕組みは、使いやすいかもわからないけども、逆に同じ東地域でも旧村地域とかなってくると多分、このA I という名前のついた、このシステムはちょっと厳しいんちゃうかな、私はもう単純にそう思うんです。

だからそうなったんだったらですね、希

望ヶ丘やったらこのA I システムが使えるけども、じゃ、それ以外の旧村地域はどういう仕組みで補っていくのかとかね、そんなふうな考え方も必要違うかなと思うんやけども、その辺りはどうなんでしょうかね。

○委員長（永並 啓君）

はい。田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい。まちづくり創造課の田中です。

中川委員おっしゃったようにですね、A I のメリットとしましては効率的な運行がですね、行えるというところで、おっしゃるとおり本当にエリアに関してエリアの面積に関しては西地区の4.5平方キロメートルというのは、A I オンデマンド運行するに適した面積であるというのはそのとおりだと思っております。で、一方で希望ヶ丘のエリアですね、希望ヶ丘のエリアに関してもある程度ぐっと固まったエリアでございますので、そこのエリアだったらできないのかというなこともあるかと思うんですけども、A I のシステムにある程度一定のコストがかかってまいりますので、その費用対効果といいますかそのコストとの兼ね合いというのも出てきますし、あくまでもその交通というのは手段なので、要は目的がなかったら交通乗らないとか動かないので、その手段との兼ね合いというのものもあるかと思っておりますので、つまり希望ヶ丘の人がどこへ行きたいのかっていうのをやっぱり見る必要があるかなと。

その上で範囲を決めて、交通をネットワークで結んでいくっていう考え方が必要かなと思っておりますので、そこもちょっと十分本当に今後ですね、引き続き見ていきたいと思っております。

○委員長（永並 啓君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

今最後におっしゃったような言葉でいくと、多分、希望ヶ丘の地域の方はどっちかいうたらその地域内を移動するよりも、お買い物うかね箕面森町、お買い物に行きたいというそんな意見もあったという結構あったというふうなことなんで、そうなってくると、A Iというシステムじゃなくて、通常の、今走ってるデマンドタクシーかな、デマンド交通かな、あれをもっと、何ちゅうかな、拡充していく、充実さしていったらあげると、そんなことも考えていかなあかんのちゃうかなと私は思ったんやけどもね。

そういったことを、さっき言うてはった地域公共交通会議かな、そういうところでしっかりと検討をしていきたいというふうなことやったのかな、その辺りもお願いします。

○委員長（永並 啓君）

はい、田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

まちづくり創造課の田中です。

そうですね、デマンドタクシーの拡充という部分につきましてもですね、地域公共交通会議の中でも、十分検討といたしますか、協議皆さんで協議していただいて、はい、一定の方向性を見出していきたいというふうに考えております。

○委員長（永並 啓君）

ほかに。

はい、才協委員。

○委員（才協明美君）

A Iついてると、ついてないデマンドタクシー、そのことなんですけど、これからはやっぱり、旧村でもA Iが必要です。

旧村だからこそA Iが必要です。

だから旧村だからといってデマンドタクシーでいいんじゃないとか、そうじゃなくて、これからこの旧村でこの人口、何遍も言うのはちょっと嫌ですけど。

だから、A Iが必要なんです。

どうでしょうか。

○委員長（永並 啓君）

はい。松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

おっしゃるとおりというふうに理解しております。

○委員長（永並 啓君）

はい、寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

中川さんのおっしゃってるデマンドタクシーの充実っていうのは考えていく必要あると思うんですけど、今のデマンドタクシーって、例えば希望ヶ丘三丁目のバス停とか、余野から支所とか、そこまで行かないといけないんですよ。

このA Iオンデマンド交通って言ったら、坂道とか乗降ポイントたくさん設置できますよね、115ポイント設置して。好きな時間に予約して乗れるというところが、全然違うと思うんです。交通のスタイルとして。

なので、交付金を取ってきて、さっきから何度も同じこと言って申し訳ないですけど、過疎化に対応するための交付金である以上ね、東地域のほうがその条件に近いわけですから、そのところを、西の実験も当然取り組んでいかないといけませんけども、同時に東に広げるとか、東のことも早急にもう交通事業者さんにどんどん投げていかないといけないと思います。

それは何でか、交通事業者さん、負担してないじゃないですか。

交付金、豊能町のフィールドに豊能町の交付金使ってるわけですから、西東が両方良くなることをどんどん交通事業者さんに早く言っていかないと、交通事業者さんの言いなりになってるとかそういうことではね、交通事業者が自分のとこの利益の話ばかりするすると思いますけど、うちの町

の西東の利益の話は、絶対行政として、交渉していかないといけないと思いますそれは。阪急バスが言うから、向こうは利益がどうやこうやとか言って、そうなんですとかいう答弁が多いように聞こえますけど、うちの交付金使ってる以上、豊能町の西東の両方のメリットについても、しっかりと交通事業者と交渉してほしいと思います。

○委員長（永並 啓君）

はい、田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい、まちづくり創造課、田中です。

決して交通事業者の言いなりになってるというわけではございませんので、そこをちょっと御理解いただきたいと思っておりますのと、やはりコスト、事業性の問題ですとかコストの問題というのがございますので、あくまでも運行は交通事業者のほうが行うということになっておりますし、東のほうで本当にそのAIのシステムが、必要といたしますか、ニーズとしてあるというのはよく理解はするんですけど本当にそれが必要性がAIないとあかんねというようなところが説明できるような形です、私どものほうももう少し、いろいろ研究はしていきたいと思っておりますし交通事業者と引き続き協議していきたいというふうに考えております。

○委員長（永並 啓君）

はい、ほかに。

管野議長。

○議長（管野英美子君）

管野です。

今東地区のAIオンデマンドを話されているんですけどね、システム構築をしなければいけないのか、今のSWAT（スワット）さんのシステム改修でいけるのかね。

もし構築をするんだったらまた新たな交付金を取ってこないといけないと思うんで

すね。

その辺りはどうですか。

○委員長（永並 啓君）

はい、田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

まちづくり創造課、田中です。

すいません。今の段階でシステム構築なのか改修なのかというところについてはちょっと今のところ、すいません把握しておりません。

どちらになるかという把握はしておりません。

○委員長（永並 啓君）

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

これから議論されることもそうなんですけど1億3,500万返ってきてからのことやと思うし、1億5,000万、いただきましたよね8割。

あのお金でこれの実証っていうか検証をされるんですか。

あれはコロナっていう名前の交付金ですけど、1億5,000万、これいただきましたよね、ほんでコロナウイルス交付金という名前の8割を1億5,614万5,000円。

このお金で実証実験、検証をされるんですか。

○委員長（永並 啓君）

はい、高木副町長。

○副町長（高木 仁君）

今管野議長お尋ねの件なんですけど、それは私説明させていただいたときに、令和4年度の事業費の中の財源のお話ということでございますので、一旦それもう終わってる、ということでございます。

今後進めていくということにつきましては、議員の皆さんどこの場面で御理解いただくのかというところございます。

先ほど私申し上げました議会にまたお示

ししてという手続とらせていただくんですが、今この委員会の中の委員の皆さんの御意見、また午後からもスマシの特別委員会があるかと思えます。そこでいろんな御意見いただけたらと思います。

そういった御意見をですねこちらも踏まえながら、皆さんの議員の皆さんに御納得いただけるような形でですね、御説明させていただいた上で、また改めて、今、議論しておりますこのAIオンデマンド交通に係る費用についても、計上させていただいて、議会の皆さんの御理解を賜ってまいりたいというふうに思っております。

よろしくをお願いします。

○委員長（永並 啓君）

はい。管野議長。

○議長（管野英美子君）

これから先の検証は、一般財源でやるということですね。

○委員長（永並 啓君）

はい。高木副町長。

○副町長（高木 仁君）

ちょっと決まっておりますので一般財源か特定財源かというところも踏まえましてこれからの議論ということになります。

○委員長（永並 啓君）

はい。才脇委員。

○委員（才脇明美君）

ちょっと元に戻って、先ほどのAIオンデマンドバスの会社のSWATでしたっけ、の話が出たから言わせてもらいますけど、前も以前に私、車で連れて回ったと言っていましたよね。

それからあとに私、車で帰ってたら、一人の背広着た男性が、ジャケットを抱えて歩いてたんです、うちの家の前を。そしたら、あなたどちらさんと言ったら、向こうが、才脇さんですねと、私はこの会社名なりましたっけ。SWAT。

そしたらドコモの方ですわ。ドコモ何やったかな、ドコモの方が歩いてるんですと。この幹線道路から民間まで、御苦労さまやねと。

こっから、また希望ヶ丘うちの家からまた希望ヶ丘回りますと言いはったから私送っていかうかと言ったぐらい、いやでも結構です、歩いて自分で体感したいとおっしゃったんです。

そういう報告を受けてます。

ものすごく頑張ってくれてはるねんなど私も感じました。今度は東地区やなど、そのときに。

そういう報告を受けておられます。

東地区が家から民家から坂を下りてぐうっと下りてバス通りまで出てくるのはどれだけ大変かということを知ってほしいために私はその人を、ドコモの人を運転していききました。

行けてないところを自分で歩きますと、されたんですけどそういう報告を受けておられますか。

○委員長（永並 啓君）

はい。松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

はい。そんなにずっと歩かれていたということは報告は受けていません。

ただですね、このドコモさんにつきましては、一度お世話になって中を町の中を見せていただいたって、言っていらっしゃったことは私直接聞いています。

この歩かれたあとだと思えるんですけども、ドコモさんは東地区のワークショップと一緒に参加して東の交通考えたいということで、住民ワークショップのときにドコモさんは御一緒に参加していただいているということです。

○委員長（永並 啓君）

はい。才脇委員。

○委員（才協明美君）

違いましたよね、東と西は。

○委員長（永並 啓君）

はい。松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

少しスマシの話になってしまうのかもしれませんが、CSPFCの中で分科会分かれています。

交通の分科会の中にドコモさんもSWATさんも入っていらっしゃいます。

SWATさんは去年度、どこをさせていただいたかというところ、人流分析と、西のAIオンデマンド交通のアプリの構築ですね。

ドコモさんについては、全体も考えていただく分科会の一員ではあるんですけども、東の交通を考えるという話を、毎週お話ししてる中で、東のワークショップ等あるのであれば、参加したいということも聞いていただいて、多分それは意識されているのは、豊寿荘で多分、ドコモの方と一緒に話ししていただいて、東側からなんやったら1回御案内していただけるということで、御案内していただいたところがある。

それは私、知っております、才協議員に案内していただきましたと。

東と西は全然地理的に違うんですねってところからドコモさんは東の交通について考えるというところで、ワークショップにも参加したいし、いろいろな御意見を言っているところ、いろいろなところが違うといえは違う。

ただ分科会としては交通の分科会で一緒に話しているというところがございます。

○委員長（永並 啓君）

ほかに。

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

東地域のねやはり、誰一人残さない、そ

ういう交通手段というのは、ここにも、いろいろ掲げておられるような問題点だと思います。

それで、このAIオンデマンド交通実証実験に要した経費の内訳というのは、これは主体としては、何ていうんですか、ここに書いてあるんですけど、かかった経費は、豊能町、阪急バス、京都タクシー三者で構成する協議会を設置されて、その中で、いろいろと、この経費について、これだけ要するというところを決められてきたということなのかちょっとその辺がお聞きしたいんですけど。

このAIオンデマンド交通実証実験に要した経費、これがね、余りにも額が大きいのでね。

この点はどのように決められてきたのかなと思っております。不思議に思っているんですけどもちょっとどのように決められてきたか聞きたいんです。

すみません。AIオンデマンド交通実証実験に要した経費内訳というのが、予算委員会の資料として5月12日に出されました。

この経費が、どれもこれも全額すごい、6,670万3,840円という経費がかかったという内訳なんですけども、この経費がすごく莫大な経費なので、この点の財源構成は、大阪府補助金、豊能町負担金、交通事業負担金というような補助金で、財源構成が書いてありますけどね。

これはどのように決められてきた金額なのか。

○委員長（永並 啓君）

すみません、昨年度の件に関しては一応総括を受けて、スマートシティのほうでも、特別委員会のほうでも、予算のお金の流れについてはそっちでも議論するんですが、今高尾委員の質問にあったことに関して説明できる範囲で説明していただけたら

と思います。

一応この委員会では、過去の実験の内容について主に議論してきたとは思っています。

それで、次年度、今年度ですね、何かを実験するに当たってこういうことを分析をしないといけない。そこに費用がかかるこういったところであれば、全然その部分は実験の対象から外したらとか、こうしたらってということにはなるんですけど、4年度の分析と違ってなるとちょっとそこは、スマートシティの部分にもなってくるのかなと思うんで今高尾委員の質問に対して、なぜちょっとこだけ大きくなってのかっていう部分、一応、総括のときも1回は説明を受けたかと思うんですけど、説明できますか。

田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい、まちづくり創造課の田中です。

5月12日の予算特別委員会のお示させてもらった資料のことだと思っております。

令和4年度のオンデマンド交通の実証実験に要した経費内訳というところで、①番②番ってことで大きく二つの経費がありますよというところでございます。

①番の環境整備にかかる経費についてはこのデジ電交付金を活用しまして町からスマートシティのサービスとして、CSPFCに委託事業として実施した分で、こちらの経費はどのように決まったのかということにつきましては、CSPFCの中で、各八つのサービスでございますけれども、その企業間調整をしていただきまして、企業の中から出てきた見積り書でありますとか、さらにその各サービス間の調整でありますとか、要はその3億9,000万の中でのやりとりであったというものが①番の経費でございます。

②番のほうに関しましては運行・周知にかかる経費といたしまして大阪府のモデル事業を活用したものでございますけれども、こちらは主に阪急バスの人件費でありますとか、コールセンターの人件費でありますとかそういったものでございますので、こちら阪急さんのほうで試算したもの、それから京都タクシーさんほうで試算したものというところを積み上げた金額ということでございます、合計6,670万3,840円になったというところでございます。

○委員長（永並 啓君）

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

ぶり返すようなことで申し訳ないんですけどね、やはりこの金額は、豊能町としては提示されたということでは、妥当な金額だという判断をされたということによろしいのでしょうか。

その点ね、皆さんが見たら、こだけ費用があるということで全部、枠内を使ってしまってるということになってるんじゃないかというようなね、疑問がとにかくもらえるものは、使ったという格好での費用がここに全部上げられてしまってるんじゃないかというようなねそういう疑念がちょっとあるものですから、それで妥当な金額だったのかという判断は、豊能町でもされたのかなと、そういうふうに思うんですけど、いかがでしょうか。

○委員長（永並 啓君）

すいません。全体のお金のことは答弁は要らないですし、ここの範囲ではないんで、ただAIオンデマンド交通に関する実験の部分で、その金額が妥当かどうかの判断をされたかどうかだけ、御答弁いただけますか。

はい、田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい、まちづくり創造課の田中です。

経費に関しましては妥当な金額であるというふうに考えております。

○委員長（永並 啓君）

ほかに。

管野議長。

○議長（管野英美子君）

具体的にね、どう進めるかっていうんだったらミーティングポイントランキングというのがありますよね。でも、行くところ大体決まってるわけですよ。

で、あんだけミーティングポイントをつくるお気持ちなのか、住民の方は、松本理事がいつもおっしゃってるラストワンマイルっていうのはありがたいことですが、あの距離歩かれへんかったらあかんのちゃうのっていう、高齢者もいるんですね、頑張ってるバス停ぐらいまで行くやんみたいなこともおっしゃってるんですが、115ポイントそのまま設置する予定なんですか。

○委員長（永並 啓君）

はい、田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

まちづくり創造課の田中です。

ミーティングポイントにつきましては昨年度の実験の際にですね、一定その公安委員会ですとか、道路管理者との協議を一定終えているという状況でございます。

利用状況とか利用ニーズ等を踏まえまして、将来的には議長おっしゃったように変更していくという可能性もあるかと思うんですけども、この令和5年度の実験に関しましては、基本的には昨年度のポイントをベースにですね、考えていきたいというふうに考えております。

○委員長（永並 啓君）

あのね、そういった議論をここでしたいんですよ。

4年度にあった実証実験の反省点なりそ

れを5年度どうするかっていう議論を、この中で、した上で考えていただきたい。

だから正直言うと7月って僕本当にしんどいだろうなと思ってます。

前回も令和4年の6月にとった補助金で実証実験したん2月ですよ。

それだけかけてるわけですから、何もKPIがあるから、7月8月っていうことには、正直僕はとらわれておりません。最悪もつとあとでもいいのかなと。

でもそれよりも、ここでの、したいことは、昨年度の実験でどういった反省点なり改善点があつて、それをどういうふうに分析にかなり費用かかっていますよねそこら辺をどれだけ抑えるかという議論をし尽くした上で、豊能町の負担でやるところが多いと思うんで、それをどこから予算持ってくるかもありますけども、そういった上で、できたら説明をしていただきたいと思っています。

ほかにございませんか。

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

昼間の路線バスをなくすようにするんであれば、箕面森町まで延ばすっていうことはできないんですか。

昼間箕面森町までバス、いってますよね。その路線バスをやめるんだったら、そこを入れてもらったら、今後もその路線バス廃止も実現できるんじゃないかと思うんですが。

○委員長（永並 啓君）

はい。その議論はまだかと思いますが、答弁できるのであれば。

はい。田中まちづくり創造課長。

○まちづくり創造課長（田中久志君）

はい、まちづくり創造課の田中です。

箕面森町までの延伸といいますか、区域の延長というところにつきましては今後の

課題といたしますか、協議事項かなと思っております。引き続きそこも交通事業者と一緒にやっていきたいと考えております。

○委員長（永並 啓君）

はい、ほかに。

ないようでしたら、次回また開催するときに、もうちょっと具体的な、実証実験に特化した具体的な、令和5年度にする内容、詳細について議論できたらと思っております。すんでよろしくお願ひします。

次に3番目、その他ですが、委員の皆さん何かございますか。

ありませんか。

はい。池田副委員長。

○副委員長（池田忠史君）

今年度中にですね、北大阪急行が萱野まで延伸する、完成予定ということになってまして、東地区の路線バス、今千中まで行ってるんですけども、今後のダイヤ改正で、萱野止まりという可能性もあります。

実際お子さん学生さんとかですね、千中まで行ったほうが利便性が高いとか、あと、モノレール乗る方もやっぱり千中まで行ったほうが利便性が高いとかいう方もおられるので、今後のダイヤ改正に向けて、今からですね、最終的にはもう萱野止まりになると思うんですけども、午前と夕方、通学通勤の時間帯だけでも、そういう路線便残していただくような交渉今からですね、先ほど一番最初にあった能勢電さんの話じゃないですけど、言われてはいいそうではなく、事前にそういう交渉もするようなこともこの会議の中で、今後ちょっと話し合っていきたいと思うんですけども、いかがでしょうか。

○委員長（永並 啓君）

はい。今池田副委員長のほうから、北大阪線の延伸に伴ってのバスの停留所の問題について、早い段階から阪急バスのほうに

要望に行くという形でいったほうがいいんじゃないかという、御提案がございましたけど、委員の皆さん何かございますか。

○委員長（永並 啓君）

はい、寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

私もこの間ちょっと一般質問でどんな状況かちょっと聞いてみたんですけど、調整中ということで具体的な話出てませんでしたので、池田副委員長おっしゃるように千中まで行きたい方とかがいてるとかいうことは、できるだけ早く、要望とか、協議していったほうがいいと思います。

○委員長（永並 啓君）

はい、ほかに。

これ一通り皆さんの新しく一応案件に加えることになるんで委員の皆さんの御意見だけは確認しておきたいなと思っております。

高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

今の御意見に賛同します。

これからの利便性はもう求められていっていることですので、よろしくお願ひします。

○委員長（永並 啓君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

いいと思います。

○委員長（永並 啓君）

才脇委員。

○委員（才脇明美君）

いいと思います。

○委員長（永並 啓君）

はい、それでは委員の皆さんが一応要望していくという方向になりましたんで、また次回の交通特別委員会でも議論をして、また、阪急バスのほうに要望に行きたいと思ひます。

ほかにございませんか。

ないようですので、以上で本日の交通特

別委員会はこれで閉会したいと思います。

これに御異議ございませんか。

(「異議なし」の声あり)

○委員長(永並 啓君)

異議なしと認めます。

よって本委員会は閉会することに決定いたしました。

これをもって第3回交通特別委員会を閉会いたします。

お疲れさまでした。

午前11時40分 閉会

以上、会議の次第を記し、これを証するためここに署名する。

令和 年 月 日署名

豊能町議会 交通特別委員会

委員長