

令和5年豊能町議会 第4回  
交通特別委員会

会 議 録

令和5年9月13日（水）

豊 能 町 議 会

令和5年豊能町議会 第4回  
交通特別委員会

年 月 日 令和5年9月13日（水）  
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. 能勢電鉄からの要望事項の回答について
2. 令和5年度A I オンデマンド交通実証運行について
3. 北大阪急行線延伸に伴う阪急バスへの要望について
4. その他

午前 9 時 33 分 開会

○委員長（永並 啓君）

皆さんおはようございます。

本日は交通特別委員会です。

9 月議会の議論を見ていると、全てが人口減少につながってくるのかなど。人の流入がないことでいろいろな問題が引き起こされているのかなと思います。

豊能町において交通問題は非常に重要な問題ですんで、議員と行政一体となって、少しでも住民の皆さんの利便性を高めるような方が打ち出せればと思っております。

それでは、座らせていただいて、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 4 回交通特別委員会を開会いたします。

委員会の開会に当たり、町長から挨拶がございます。

上浦町長。

○町長（上浦 登君）

皆さんおはようございます。

本日は交通特別委員会ということでございまして、お忙しい中御参加をいただきましてありがとうございます。

冒頭の御挨拶ということで、昨日、おとついぐらいからですね、ネットでニュース、今日は新聞にも出ておりますが、皆さんも、委員の皆さんも御存知でしょうけれども、南のほうで、大阪の南部のほうで河南町、太子町、千早赤阪村、この辺りにですね、網羅されている金剛バスというバスがですね、12 月 20 日で全線終了するというようなニュースが流れてまいりまして、私ども大阪府内の町村のですね、交通担当の者はですね、激震が走ったというようなことでございます。

で、そのバスはどこ行くかといいますとほとんどその近鉄沿線の駅のほうに向かって、

乗客を乗せていくというような路線でございまして、3 町プラス、近隣の市町についてはですね非常に混乱を呈しているふうにお聞きをしております。

新聞の情報でしか私も存知ませんけれども、赤字ということも、それも大事なんですけどそれよりも人材確保ができないというようなことが載ってございました。

私どもですね、改めて一般質問の回答でもですねお話をさせていただいてますけれども、交通、地域交通非常に難しいと私申し上げました。

今ある基幹の公共交通についてはしっかりと維持して取り組んでいきたいというようなことを回答させていただきましたけれども、この記事を見まして改めてですね、しっかりと取り組んでいかなきゃならないと思っておりますので、よろしく願いいたします。

本日は能勢電の関係、それから A I オンデマンド、それから北急の延伸についてということで御議論いただく予定になってございます。

ひとつ、よろしく願い申し上げます。

○委員長（永並 啓君）

ありがとうございました。

それでは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ございます。

まず 1 番目、能勢電鉄からの要望事項の回答について、であります。

9 月 1 日に能勢電鉄の稲垣常務、東山鉄道事業部副部長が来庁され、令和 4 年 12 月 17 日実施のダイヤ改正に伴う要望書に対する回答書をいただきました。

回答書の写しを掲載しておりますので、局長にその朗読と回答書に書かれている以外で、能勢電鉄がおっしゃられていた主な内容を報告してもらいます。

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。

それでは回答文ですね、朗読させていただきますが、朗読は、要望事項とそれに対する回答のみということとさせていただきますのでよろしくお願いいたします。

まず要望事項の1点目、山下駅の各ホームにエスカレーターを設置すること。

これに対します回答は、エスカレーターの新設には、既存設備の大規模な改造工事が必要となります。弊社が単独で設置工事を実施することは、現在のところ、資金面で困難な状況でございます。

今後、行政機関に支援を受けるための働きかけ等を行い、一層のバリアフリー化に取り組むと考えております、でございます。

2点目の要望事項、山下駅に入線する下り列車については、一旦2号線に入り、2号線から1号線に戻って発車すること。

これに対する回答でございますが、御要望のとおり運行した場合、山下～日生中央間の所要時間が約6分増加するため、10分間隔での運行が実現できなくなります。

加えて、川西能勢口行列車も2号線入場できず、結果、川西能勢口駅での阪急宝塚線との円滑な接続が失われることとなります。

これらにより、利便性が著しく損なわれ、サービスレベルの低下につながるため、実現は困難な状況でございます。

三つ目の要望事項、平野駅での平野駅で折り返し運転、妙見口～平野駅間の直行便とし、上りは平野駅、下りは畦野駅で乗換えをすること。

これに対する回答でございます。

現行の車両数と乗務員数で御要望の折り返し運転を実施した場合、全線において、運行間隔が広がることにより、利便性が著しく損なわれ、サービスレベルの低下につながるた

め、実現は困難な状況でございます。

四つ目の要望事項です。

山下駅において、下り列車到着後から妙見口方面列車が発車するまでの間を現行の3分より長くすること。

これに対する回答でございます。

山下～妙見口間駅間は単線区間のため、運行上の制約が多く、上り下り、いずれか一方の乗り継ぎ時間を変更した場合、もう一方の乗り継ぎ時間にも影響を及ぼします。

仮に山下駅での妙見口方面への乗り継ぎ時間を現行以上に確保した場合、川西能勢口方面への乗り継ぎ時間が大幅に増加することになり、利便性が損なわれますが、笹部～妙見口駅を御利用のお客様の総意として御理解いただけるのであれば、実現可能な御要望であると推察いたします。

要望事項の5点目です。妙見口駅発、川西能勢口行の直通列車について、朝は増便し、夕方は新設すること。また昼間においても新設すること。

これに対する回答でございます。

直通列車の再開・新設については、車両及び乗務員の増備が必須であり、要員確保とコストの両面において、実現は困難な状況でございます、ということでございました。

そのほかはですね、回答書に掲げておる内容でございます。

当社全線の利用者数は、1,995年、平成7年をピークとし減少傾向が継続した結果、2022年度はピークに比べて約51%まで減少しており、利便性を確保しながら、鉄道サービスを継続していくには、経営の効率化が必須となっております。

中でも、光風台～妙見口各駅の旅客減少率は、他駅と比べ高くなっており、将来の人口推計等からもこの傾向が続くものと予測しております。

このような事業環境を考慮し、様々な検討

を行った結果、昨年12月の運行体系の見直しに至りました。

何とぞ御理解賜りますようお願い申し上げます。

一方、地域の公共鉄道事業者として、バリアフリー化の推進等を含め、サービスレベルの維持向上に努めていく所存です。

また、将来の適切な公共交通の在り方について、地域の皆様と継続的に協議していきたいと考えております。

これからも御支援賜りますようよろしくお願いいたします、ということでございました。

それからこの回答書で書かれている以外でおっしゃられたことでございますけれども、1番目の要望事項につきましては、これちょっと回答書と重なるんですが、地下に動力が必要なためトイレなどですね、既存の設備を壊して新たにつくらなければなりませんと。

それから、エスカレーターですけども、これを設置しても、1人用しか無理ですよと。

それから、今あるエレベーターは、国の補助金をいただき設置しましたと。補助がいただけるのであれば検討はできますけれども、エレベーターがあるため、もう補助はないだろうと。ですので、単独設置になり、財政的には困難ですということでした。

2番目の要望事項の関連でございますけれども、これは全体の利便性が損なわれるということで回答と同じようなことでございますが言われておりました。

それから3番目の要望事項関係ですが、ダイヤグラムから計算すると、10時から16時までしかできませんよと。またできて20分間隔になってしまうよということでございます。

それから、ダイヤ改正の作成だけで数千万円かかります。別途乗務員の人件費が一人当たり1,000万円かかりますということを言わ

れていました。

4番目の関係でございます。

4番目の要望事項、これだけならば実現可能なんですけれども、ほかとの接続が悪くなり利用者が理解していただけるか疑問ですということで、これは回答文と同じようなことでございます。

同じことでございますけど、5番目でございます。

朝の何本かを直通列車にすると、その間隔を埋める車両が必要になります。他の列車が犠牲になり、効率化に逆行しますということでございました。

それから車両増備だけで数億円かかりますと。それから乗務員人件費も一人当たり1,000万円かかりますということでございました。

そのほかに言っておられたのがですね、当分は、もうこのダイヤ改正した、去年12月にダイヤ改正したこのままでよいのではないのでしょうかということでございます。

それから、町とともに活性化に取組、その中で賑わいが生まれてくるのであれば今後検討できるかもわかりませんというようなことも言っておられました。

以上が報告でございます。

よろしくお願いいたします。

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございます。

局長から報告がありましたが、委員の皆さん御意見などございましたら。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

最後に局長が付けたしでおっしゃってた賑わいが出てきたら、検討の価値はありますねみたいな、そのようなお答えがあったということやけど、それはあくまでもその5番目の項目についてのことですか。

○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）

はい。議会事務局、浜本です。

5番目のことだけではなく、ダイヤの見直しですね、ダイヤの見直しについてどこに該当するかわからないんですが、要望事項の。

どこかに該当して見直しができるかもわからないというようなことをおっしゃられてました

○委員長（永並 啓君）

話してる中で感じたのは、人口のめど、増えていくような取組などがあればまだ考える余地はあるんですけど今のところは減り続けてる一方なんで、これから能勢電さんと一緒に地域を盛り上げるような、光風台、ときわ台、妙見口を利用してもらえるようなイベントなどを行って、賑わっていけば、また検討の余地は出てくるというような感じですね。

何かございますか。

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

高尾です。

大変厳しい回答だと思います。

要望書に沿った回答が何ひとつないというふうに感じました。

賑わいがないととにかくいけないということで、前回のときも、とにかく豊能町は人口を増やしてほしいというようなことが、確か言われてたと思うんですね。

それからどんどん減っているということを指摘されてると思うんですけど。この中でね、今回、妙見山のケーブルやらね、いろいろ、何とかの森、そういうのも廃止されているもとでね、能勢電を利用する人も逆に少なくなると思うんですね、これ豊能町のことですけどね。

しかし、やはりそれに伴う、能勢電鉄の利用者を増やすということでは、何もかもこう縮小していったらね能勢電鉄自身が。そうい

うところもね、ちょっと言っていかなあかんの違うかなと思うんですけどね。

大変豊能町にとっては今、状況としては、人口減少が加速していったるというような状況があるので、これを強引に言えるかどうかというところが難しいと思うんですけども、やはり利便性を求めるならば、常にやっぱり状況を把握しながら、少しでも改善ができるような要望もね、やはり出していかなあかなと思うんです。継続してね。

それぐらいのことをしていかないと、住民の皆様、不便不便ということになると、やはり豊能町に住んでいただく方が、やはり逆にまた減ってくるというね、逆現象が起こってくるなと思って、なかなか厳しい状況だなというのはすごく感じました。

だから、改めて皆さんで何かもう一つ、突っ込んだことが言えるのかなということをお話してね、できたらなと思いました。

○委員長（永並 啓君）

能勢電さんがおっしゃってた、しばらくはこのままでっていうのはすぐに何もしないとというわけではなくて、ダイヤ改正だけでもそのダイヤグラムをつくるだけでも阪急全体からかかるんで数千万かかると。

いきなり、能勢電の妙見の、ここの部分だけを、豊能町の部分だけを変えるっていうことで数千万かけれないんで、やはりその次のダイヤ改正、1年後2年後わからないですけどそういうときに一緒に、利便性を高めれるようなダイヤ改正にするためにいろいろと協力して行っていきましょうというような感じなんで、今高尾委員おっしゃられたように、継続して何か働きかけていくことが非常に重要になってくるのかなと。

ケーブルに関しても、たぶん能勢電さん苦渋の決断、当然もう目的のものがね妙見の僅かなもの、目的の部分ですよねケーブルに乗って妙見山に上がる。そのケーブルを廃止す

るということは、今まで妙見山に、電車を使って歩いてケーブルで上がってたって人が、まず減少してしまう。でもそれ以上にケーブルを維持することができない、それを上回る人が行ってないということなんですよ。

以前から、高尾委員もおっしゃられましたけど、豊能町の人口とかここに来る人を増やしてくれっていうところに、行政も議会も、ほとんど貢献できていなかったというところが要因の一つにはなってくるのかなあと、いう感じではあります。

ほか何かございますか。

ございますかといってもなかなか難しいところではあるんですけど。

才協委員。

○委員（才協明美君）

本当に難しい問題だと思います。

前も言いましたように、妙見口の商店の方たちにお話を聞きましたら、賑わいはあると、土日祝日は。

しかし皆さんは車で来られる。テーブルには乗らへんど。だからこれは致し方がないと思うとおっしゃっておりました。

私も日曜日行ったら、ものすごいハイキングの方が歩いておられますし、そして初谷川でキャンプをされますので、キャンプされますから絶対車ですよ。ですからあの辺の駐車場は満杯でした。

そして、通勤においては、東地区のほうから、あの周辺に車を置かしてもらいまして、かなりお安いです。お安い値段で月極しただいておられるそうです。そして、電車始発に乗っていく。

だから、能勢電は本当に、存続はしてもらわな困ると思うんですが、とてもこの内容では、私もちょっと、ちょっと回答ができないような気持ちであります。

○委員長（永並 啓君）

中川委員。

○委員（中川敦司君）

中川です。

妙見線いいですかね、電車使ってるのは当然、豊能町の住民さんも使ってはおりますけども、あっち、こないだ能勢のほうにね行く用事があって、あれは何やったかな、組合議会やったっけね、の関係で能勢のね役場のほうに行ったときに能勢の議員さん何人かね、組合議会に入っておられるんでそういう方と雑談をしている、そのような中で、やっぱりやはり向こうの方としても、山下駅まで行ってそこから電車乗る方もいらっしゃるんやけどもこの妙見口からやっぱり乗りはる、能勢の住民さんもいらっしゃるというようなね、そのようなことも聞かしていただいているんで、そういった意味では、当然ながら豊能町だけでというふうな意味合いじゃなくて、お隣の能勢町のね、皆さんともなんかちょっと歩調を合わせながらみたいなようなことも何か、やっていったらどうなのかなあとというふうに思ったりもするんですけども、その辺りどうなのかなと思います。

○委員長（永並 啓君）

それは非常に重要なことではあると思います。

ただ、もう能勢電に何かをお願いするといっただけでは何も解決しないのかなと。

結局は、たぶん全ての路線において、利用者はいるんですよ。でも圧倒的に利用者が少ない、僅かの利用者のために、電車をついでところがあまりにも費用対効果が合わないからやめざるを得ないっていうような結論なんで、やはり能勢町さんと一緒に、近隣の自治体の皆さんと一緒にってなると、一緒にイベントをして能勢電を使ってもらえるようなことを考えて流入人口を増やしていく、利用者を増やしていく。

そうすることで、豊能町、能勢町に住んでもいいかなと定住化人口、定住の人口を増や

していくっていう、すぐに増えなかったとしてもそういう兆しがあるっていうことだけでも全然違うと思うんですね。

ですからやはりそういうまちづくりっていうものをこれから積極的に進めていくということが非常に重要になってくるのかなと。

それから思ってるのは先ほど挨拶のところまで町長がおっしゃられたように、町村を取り巻く交通事情というのが非常に悪い。悪くなっているし、もう運営することができなくなっている状況も踏まえると、これ以上利便性が悪くならないように現状維持していくということが非常に重要になるのかなという感じはしております。

寺脇委員、何かございますか。

○委員（寺脇直子君）

回答を拝見させていただきますと、やはりその人口減少のこととか、財政面のことが書いてありますので、その辺の、能勢電の経営のこととかもすごく、関わってくるのかなというところで、こちらの要望だけをすぐ聞いてもらえるようなことは今の時点ではちょっと難しいのかなというふうに思いました。

○委員長（永並 啓君）

池田副委員長、何か。

○副委員長（池田忠史君）

私も回答をいただいた際、一緒におりましていろいろお伺いしましたが、まずですね、電車の乗る人口の減、人口減少により電車の乗る人が減っているだけじゃなくてですね、通勤する人が少なくなっている。リモートワークとかですね。

そういうのも含めて乗る人が減っているということがあるのと、あとこれはちょっとここでは別の話になるかもしれないですけど、その際に森町の人ですね、森町の人たちがですね、今バスで千里中央まで行かれていますけども、そういう人たちの通学、今までは子育

て世代でも小学生、中学生が多いんですけど、その方たちが高校行くときに、電車の利便性をアピールして能勢電に乗ってもらおうとか、そういうこともできるんじゃないかというような話も少しありましたし、まだ豊能町としても、いろんな、森町に関しては箕面の話になってしまいますけど、豊能町としても、能勢電と協力してまだまだ何かできることは模索しながらですけど、していかないと、のちのち、厳しいことになってくるのかなということと、料金の話もちょっとさせていただいたんですけど、今回9月、後でお話があるのかもしれないけど、阪急バスさん値上げされてますけども、能勢電さんはどのようなふうにご考えておられますかということをお聞きしたら、今のところは値上げはしない予定ではありますけども、近隣の阪急バスがかなり、阪急バスじゃない阪急電車がかなり安いので、ちょっと電車代高いイメージがありますけども頑張って安く抑えさせていただいているので、その辺、今の現状維持ではありますけども経営が厳しくなると値上げすることも検討しますというようなお話もありましたんで、やはりいろんなそういうことも含めて、いろいろと、能勢電さんといろいろ話ししながら、現状維持できるような形に進めていかないと駄目なのかなと私は思っております。

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございます。

おっきな、今後につなげることとしてはやはり日頃からのコミュニケーションが非常に重要なんだろうなと。

今回はいきなりダイヤ改正行われて不便になりますっていうようなことでドタバタで動いているけども、決まってしまうとなかなか難しい。

ですからその前からいろいろコミュニケーションを図って、能勢電の場合でしたら豊能

町はこういうことを取り組もうとしていきます。ですからもうちょっと、そういう一緒にやりましょうとって盛り上げていくためのことを能勢電の方にも知っておいてもらうことで、ダイヤ改正自体は能勢電と阪急の話し合いですけどそういった中で能勢電さんのほうも、今こういう取組があるので、これからちょっとずつ期待はできますよとか、そういう意見も出てくるかと思うんですけど、ほぼこの4年は何もそういうのをしている形跡もないので、そういうのが非常に重要なのかなと。

これはもう電車に限らず、例えば近隣のスーパーであっても、あるのが当たり前と思っていると、いつの間になくなってしまいます。なくなってから不便になってからどうこうって言っても全然もうどうしようもないっていう状況があるので、やはりもうちょっと地域の人で地域を盛り上げていくような試みをしていくことが非常に重要になってくるのかなと。

皆さんがおっしゃられてたように、盛り上げていく何か、そういうのを、近隣の自治体とも協力しながら、そういったことを取り組んでいく。もちろん、それには行政と一緒にやってということにはなるんですけど、そういったことで、交通特別委員会の中でもこれは一つの重要な課題として置いておきながら、そういうのに取り組んでいくという形にしか難しいのかなという感じはするんですけど、いかがですか。

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

一点行政の方に聞きたいんですけども、決算審査のときにときわ台の駐輪場がいっぱいだということで、先ほど跡地なんかも考えるとおっしゃいましたけど、森町から何人来ているのか、森町の人には、料金取ろうとか言ってはりますけど能勢電乗ってくれはるんやったらそこはタダで貸してあげてもいいか

なと思うんですけどね。

森町から何人ときわ台へ来ているのかという調査はなさいましたか。

○委員長（永並 啓君）

行けます。

はい、入れ総務部長。

○総務部長（入江太志君）

総務部、入江です。おはようございます。

現在ところそのような調査のあるかどうか、利用の人数も含めて今のところは聞いておりません。

○委員長（永並 啓君）

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

要望書を持っていったときに、高校どこに行かれますかって聞かれたんで、阪急沿線のところって言ったときに、森町の方は、千里中央まで行って、どうやって、学校行くんやろうと思ったんです。

本当に私たち、子どもの高校生が少なくなるんだったら、もう何か他力本願かもしれないけど、森町の子どもをこっちに寄せるっていう手に出たほうがいいんじゃないかなと思うんですけども、やはりそのところ、調査なされたほうがいいんじゃないですか。

○委員長（永並 啓君）

一つの今後のまちづくり、賑わいをつくっていく一つの方法としてなんで、すぐでの回答はないんですけどそういった意見があるということに対して御回答ありますか。

ですからこれからの話になるかと思いません。そういう手段も、豊能町だけでは難しいんで、実際森町は今、小学生、中学生の小さいお子さんのいる御家庭の御家族が住んでおられるんで、その方たちが高校に行くときにそれに合わせて、PRなんかをするっていうのも一つの方法として出す、何をここで決めるわけではないんですが、そういう議長からの提案です。

はい、松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

はい。駐輪場の把握っていうのはしてないんですけども、森町の方がですね広域的に図書館ですとかシートスですとか、豊能町の中に来られてる。また予防接種小児科がございませんで、豊能町内で小児科で予防接種をされているということで、行き来があるというのは確認はしております。

方法についてはこれからの検討ということになります、道がすぐ隣でつながっているということですので、利便的にこちらのほうに引っ張ってこれるような、そういうようなことがつくっていただけることでしたら前向きに検討のほうはさせていただきたいと思いま

○委員長（永並 啓君）

はい、才協委員。

○委員（才協明美君）

賑わいを取り戻す、賑わいでしたらイベント関係で、いろいろまちづくりも毎回毎回忙しいと思うんですけど、やっぱり私はここで企業誘致かなとか思うんですね、小さくてもいい。

何かをつくって、能勢電、川西能勢口のほうから電車乗って働きにこれるように、そういうふうに働きかけが私一番、大変かもわからないですけどイベントイベントイベントでしたらもうこのマンパワーも足りない、もう不足なのに、それはそれこそ持続可能じゃないのかなあと思うんですけど、その辺企業誘致、いろいろ都市計画でいろんな壁があると思いますけど、そこをちょっと頑張って、できるようにはならないんでしょうか。

○委員長（永並 啓君）

これも将来的な話で、直接は関係ないんですけど賑わいをつくるというところで、そういう方法もあるんじゃないですかという御提案なんで、現時点で、どこまで回答できるかわ

からないですけども、あれば。

はい、大西政策監。

○政策監兼住民部長（大西隆樹君）

はい、大西でございます。

いつも同じ話になるんですが、今これから空いてくる公共施設がございます。

で、いろんなところにアプローチをしていきたいというふうに思っておりますが、まだ今のところ具体的な動きがあるというわけではございません。

ただそういう意識は、常に持っております、問合せ等に対しても、将来こういう土地が出てきますということは、問合せがあれば伝えておるといような状況でございます。

○委員長（永並 啓君）

やはりもっと議会と行政が一緒になってまちづくり公共施設の跡地についても議論していくことが必要かなとは思ってますんで。

はい、ほかに何かございますか。

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

圧倒的に高齢化というのがね、大きな要因だと思っております。

能勢電もね、努力されていると思うんですね。毎月、登山で歩くところをね、催しして、たくさん能勢電、人にも乗ってもらうような催しもしてはるんですけども、しかし、高齢化でだんだん人数がやっぱり減ってきてます。前は200人とかそんな状況で山登りね、妙見山登ってるような催しをされています。

しかし今はどんどん減ってきてるというのはね、そういうことも含めて、こういう状態になってきてるのかなあと思うんですね。

豊能町自身が、ときわ台の駅前の開発で、バスがね、箕面森町から千中まで行けるような、そういう状況で改善されたんですけども、それがもう一つ、大きな利用のところまで行けてない状況がね、ありますね。狭小な

部分があってバスが通れないとか、そういうところはこれからまだ改善されるのかなと思うんですけど、そういうところでのもう一つ、利用拡大というところまでまだいってないというので。箕面森町の方が、自転車ではすぐく、ダーっと下りてきて、利用されているのもあるようなんですけども、しかし能勢電が高いというようなことも聞きましたし、その辺でいろんな要因がやっぱ重なって厳しい状態になってきているのかなと思うんですね。

豊能町もそれ努力して、いろいろな催しができるならばそれはそれでいいと思いますけどその力が、どれだけのことのできるのかというのはこれからも本当にみんな練っていかないといけないと思いますね。

やはり高齢化してることはこれだけやっぱ力が弱くなるのかなというふう思うんですけども。そう思っていたら何もできませんのでね。それは、やはり住民の皆さんにいろんなアンケートがもとれるならばアンケートをとったりしながら、豊能町を守り上げていくようなこと。

それで、能勢電が利用できるのかどうかわかりませんが、やはり人口が増えるということが一番ね、いろんなところでの改善ができる、また一つの大きな課題だと思います。

そういうふうに思っておりますのでね、これからやはり、この交通特別委員会も、ずっと続けていけたらね、話しして。だから町も一緒にですね、まちづくり、やはり真剣に考えていかないと、長期的には人口が1万5,000とか6,000とか9,000とかいうふうな計画が計画ではないですけど、人口推計が出ておるようにね、それを少しでも止めるようなところまでね、やはり頑張っていかなきゃいけないんじゃないかなと思うんですけども、町長。

上浦町長ともども、こういう点についてね、力入れてやっていただけたらと思います。

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございます。

ほか何か。

才脇委員。

○委員（才脇明美君）

すいません、ちょっと提案なんですけど、希望ヶ丘の方で、私に連絡がありましてね、川、川とか自然にまだ残されてるところはないかなって以前言われて、ちょっと案内したことがあるんです。切畑のちょっと奥のほうに案内して、そしたらいろんな、ちょっと難しい専門的なことなんですけど、ちょっと珍しい虫、何昆虫とか水虫とかを調べてる人がいてたんですけど。

それでね、誘致できない、企業誘致じゃない長期的なこと、さっきは長期的なことですけど、今お金もかからない何もないこの豊能町のこの資源を使うために、なんやかんやと大学と連携していろんなことをされてますけど、スマシでね。

その自然なことで、豊能町に引っ張ってくる、研究してくるような、そういうことを大学に提案して、引っ張ってくるようなことはできないんですか。それやったらもう、お金もかからない。

○委員長（永並 啓君）

すいません、才脇委員、今交通特別委員会なんで。

○委員（才脇明美君）

それで、それで、電車を使ってくる。

○委員長（永並 啓君）

まちづくりに関してはすぐに、我々も準備してないし、理事者のほうも、まちづくりはまちづくりで検討されてることなんで、提案はわかるんですけど、今回は今のところは、まちづくりはもうちょっと理事者と議会も積

極的に考えて賑わいを起こしていきましょうねっていう提言を残すぐらいしか今この場ではできないんで、あまり深掘りしていても、そういうのを一応、理事者のほうにも念頭に置いてまちづくりを検討していただくっていうところになるかと思うんで一つの提案として、今受け止めていただくというような形になるかなと思います。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

中川です。

私もね冒頭、町長が挨拶の中でおっしゃった、このたびのあそこ南部のほうですね、のニュース私もね、びっくりしていただいたんですけどね。

やはり一番ネックになってるのはやはりこの運転所さんが不足いうかね、やっぱり減少しているっていう、そういうふうな状況であるというふうに私もね、理解できたんですけども。

今回乗務員さんいわゆる運転手さんっていうふうな位置づけでいくと、能勢電さんは、やはり、どうなんすかね、やっぱり当然能勢電さんもそんなたくさん社員さんいらっしやらないとは思いますが、やはり運転手の数、やっぱり減っていったるっていうふうに捉えることができるのか、その辺りはどんな感覚でしたですかね。要は何が言いたいんかといいますと、要は便数を増やしたいというてもやっぱりその運転手さんがいなければ、あかんやろう。当然ながらね。あるいは電車の数は揃ってたとしても運転手さんを都合をつけることができないから、走らせない、走らせれないというね、そういうふうな問題が当然出てくるはずなんやけども。

能勢電さんも当然ながら運転所さんという部分に、結構何か今状況的に、かなり減っているという何かそういうふうな状況のお話とかも何か言うてはりましたですか。

○委員長（永並 啓君）

直接運転手が不足しているということはないんですが、その運転士1人を採用すると1,000万近くの人件費、まずはお金ですよ。お金がかかるというところが、おっしゃってましたけどね。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

当然この電車の運転手、国家資格のはずなんです。

バスの運転手さんも当然ながら2種免許かな、大型2種かなんかが必ず要るんですけども。バスの運転手さんの場合は例えば阪急バスから近鉄バスへ、この何ちゅうの転職していったとしても、大型バスの2種免許かな、があれば、そのまま近鉄バスでも、ずっと運転手、たぶん講習は多少受けなあかんやろうけどもできるんやけども、電車の運転手はそんなわけにいかへんかと思います。

ただJRの運転手さんを能勢電が雇うたとしても、もっぺん国家資格、能勢電鉄としての阪急電鉄なんかわからんけど国家資格をとり直さなあかん。

電車の運転手はそんなね、厳しいなんか、資格やったと思うんです。

だからなかなか補充しようにもなかなか難しいんちゃうかと。補充したとしても、一旦そこで国家試験を受けなければならない。そういう大きなハードルがあるのでたぶん、バス会社と違って電車の運転手というのは、非常に大変かなあとと思います、雇うにしてもね。

私はそんなふうに思ったので、この人員の件が非常にちょっとやっぱり心配になってましてね。

だから、運転手さん乗務員さんの数が当然減っていくだろうと私は思いますから、そうなってくとますますやはりこの、運行便数いうかね電車の数も当然ながら減ってくることはもう、正直もう目に見えてる部分かなあと

思うので。だからそういった状況の中で、どういうふうに運行してもらおうかというのやっぱり、逆にそういう部分も我々も理解した上でやはり、いろいろ提案をね、今後していかなあかんのかなあと思った次第でございます。

○委員長（永並 啓君）

ほか何かございますか。

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

光風台小学校や吉川小学校、駅から歩いて10分ぐらいで行けるわけですから、乗ってきてもらって、なんかするっていうことが、例えば、光風台小学校に学校誘致するいうたら、子どもたちは電車で来るっていうことも可能なんで、先生は車で来られても。

だから、ここは空きますということも、今から言っておいたほうがいいんじゃないんですか。

○委員長（永並 啓君）

また一応、将来的な賑わいを起こすための具体的な内容の一つとしての提案ですんで、お答えがございましたら。

はい、大西政策監。

○政策監兼住民部長（大西隆樹君）

大西でございます。

先ほどのお話と、才協委員のお話と同じようなことになってしまいますけども、企業も含めて、企業も、それから、もし、学校などがですね、来ていただけるというのであれば、またそういったところにもですね、情報は提供していきたいというふうに思っておるところです。

○委員長（永並 啓君）

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

早くしないと能勢電がなくなるっていうのは嫌ですけども、そういう先、先、先手を打たな、もうバスにしてくださいって言われな

いんかなってというのが心配です。

早くやっていただきたい

○委員長（永並 啓君）

どうする、答弁ある。

はい、大西政策監。

○政策監兼住民部長（大西隆樹君）

大西でございます。

もう既に、何個か当たっているところもございまして。

で、学校はまだ当たっておりませんが、そういったことはこれからも継続していきたいと。

時間がないことは、十分に承知しておりますので、迅速にやっていきたいと思っております。

○委員長（永並 啓君）

はい、結局はまちづくりのほうに行くんで話が壮大になるんですけど、しょっちゅうしょっちゅう能勢電さんのほうに顔出すわけにもいかないんで、もし次行けるとしたら、それなりに、能勢電を具体的に使った、能勢電の、もう駅の間近のイベントをすとか能勢で活用した何かっていうものを一つ、我々の中で、出せるものであれば出した上で、能勢電さんに協力してもらおうというような働きかけが一つあるのかな、いうふうに感じてますんで。

交通特別委員会は継続してあるんですが、特に委員の皆さんには、そういう、長期的な壮大なまちづくりはなくて、もう小さなイベントでもいいと思うんですね。

そういった能勢電さんに協力をいただくようなイベントなどをまた考えていただけたらなと思います。

一応、まとめるわけではないですがこれ以上、今後一応回答いただきましたんで、これ以上、現状としては利便性が悪くならないようにしていくことが非常に重要になると。

そのためには、能勢電さんと、平時から連

絡をとって、地域の路線の地域のイベントなどを通じて賑わいを起こしていくということが課題かなと思っております。

はい、松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

すいません。この場をお借りしてですね情報共有ということでちょっと御報告をさせていただければと思うことがありますのでよろしいでしょうか。

○委員長（永並 啓君）

はい、どうぞ。

○総務部理事（松本真由美君）

先日回答書をですね、お持ちいただいた後に、私たち交通担当残って少し話をさせてほしいということのを能勢電のほうから言われまして、お話をさせていただきました。

その中で今、今後能勢電鉄が考えられていることが、広域でこういう交通のことを考えていけないのかというお話が出まして、先ほどお話を聞いている中で能勢町と何かできないのかというようなお話も出てきたとは思いますが、能勢電からのほうは川西市、猪名川町、豊能町と能勢電鉄で、今後、まちづくり賑わいづくり、どういうことをしていくかということを考えながら公共交通の将来あるべき姿を描いてそれを実現するために、一緒にどうしていくかっていうのを検討していきませんかという御提案がございました。

こちらについては豊能町も入れていただけるということですので、積極的に参加させていただきたいということをお伝えいたしましたので、今後は機会としては公共交通利用に関する連絡会という名前で何かそういうものをつくっていききたいということで、9月の1日の日にお話いただいておりますので、広域的にはそういうことで、意見交換したりとかして、進めていくということが始まると思っておりますので、この場で御報告させていただき

ます。

○委員長（永並 啓君）

はい。それではまた先ほどまとめたような感じにはなるんですが、一応維持してもらうために、これ以上不便にならないようなために、皆さんでもいろいろ地域の能勢電の中で、能勢電を利用するようなイベントなどを考えていくと。

行政のほうも、川西、猪名川町さんと一緒にいろいろ考える機会があるということなんで、そこに一緒に協力できるような、それまでその会議がある手前で我々と意見交換をするようなことを考えていくことができるのではないかと思います。今後いつ、能勢電に関してどうこうというのはちょっと、どういうふうにすぐに働きかけるというわけではないんですが、そういった方向で、これからも交通特別委員会の中で能勢電での利便性を高めるということに関しては議論していきたいと思いますがそういうことでよろしいでしょうか。

（「はい」の声あり）

○委員長（永並 啓君）

はい、ありがとうございます。

それでは次に、あと、もう一点報告あるのかな、ケーブルの件は。

先ほど高尾委員がおっしゃられたケーブルの廃止の件が今朝の朝刊に載ったようなのでそのことに関して、理事者から報告を受けたいと思います。

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。おはようございます。

まちづくり創造課の田中です。

それではただいまお配りさせていただきました資料の御説明をさせていただきます。

今お配りさせていただきました資料、本日のですね日経新聞の朝刊に掲載されました記事でございまして、能勢電鉄ケーブルカー12

月廃止という記事でございます。

この内容につきましてはこちらに記載にあるとおりなんですけどもちょっと読ませていただきますと、阪急電鉄子会社の能勢電鉄は、12日、妙見山で展開するケーブルカーを12月4日にも廃止する方針を固めた。

当初は2024年6月24日の廃止を予定していたが、近畿運輸局が廃止日の繰上げを認めたことを受けて前倒しする。今後社内手続を経て近く同局に再度廃止を届け出ると、というような記事でございます。

この件につきまして本日の朝ですね、能勢電鉄のほうにも確認をいたしましたところ、これ以前にこの記事が出る以前に能勢電からは特に本町のほうに連絡がなかったもんですから、こちらのほうから確認いたしましたところ、この記事にありますとおり、このケーブルカーを12月に廃止する前倒しするというのをまずこの近畿運輸局が繰上げを認めたという記事でございますというところです。

能勢電としましては今後、この前倒しするということが認められたので、社内で正式にですね、決定しこれから申請をしていくというようなことでございます。

あくまでもこの12月というのは方針を固めたというところで、まだ申請をしていないというところでございます、これから申請をしていく。で、しかるべき時期にはまた御報告もさせていただいてそのときにはまたプレスのほうにも発表するのでしかるべき時期に、豊能町のほうにも御連絡のほうさせていただくということを確認いたしましたので、その御報告をさせていただきます。

以上です。

○委員長（永並 啓君）

という報告でございます。

それでは次に進みたいと思います。

二つ目の令和5年度A I オンデマンド交通実証運行についてです。

9月1日の全員協議会で、運行期間、乗降場所、運賃、決済手段などについて報告を受けました。

報告があったとおり、実験運行することになりますが、委員の皆さんから何かこうしてほしいとか、ここに重点を置いて実験運行してほしいとか、御意見などございますでしょうか。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

今回の実証実験は前回と違う点はまずあれですよね、一番大きな点は、料金を取りますよというのと、そのミーティングポイントが三つか四つ減りましたよっていう、そこが大きな違いだったのかなと思うんですけども、運行時間帯も確か一緒でしたっけね、9時から5時でしたっけ。

○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。

運行時間につきましては前回実験と同様、9時から夕方5時までというところ変更ございません。

○委員長（永並 啓君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

そもそもなんやけど、その9時から5時っていうふうな時間帯に設定になってる前回も当然そうなんやろうけども、そこは何か意味があったんすかね、なんかもうこの時間でないともう運転者の確保とかそんなんができへんかったとかいうそういうふうな意味合いなのか。

その辺りはどう、どうなんですかね。

○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）

まちづくり創造課の田中です。

この時間帯に設定した理由の主なものとして、朝夕の通勤通学のまず時間帯のラッシュ時間がございます。で、9時より前の時間帯それから5時からあとの時間帯というのがやっぱりどうしてもその駅へ向かう、人流が多くて、AIオンデマンドでは運べない量の人流がございまして、ラッシュ時はやはり路線バスの大きな部分で運んでいくと。

日中のある程度人流が少ない時間帯についてはAIオンデマンドで小回りをきかせていくというような考えで、この9時から5時という設定をしております。

○委員長（永並 啓君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

いや、何でそんな聞いたんか言いましたら、どうしてもその夜かな、夜は夜の通勤から帰ってきはお客さんがね、光風台とかでバスはあるんはあるんやけども、やはりバスの本数が少ないからそういうところを補えるようなそういうふうな形とかはできへんかったのかなみたいなそんな声聞いたことあったんでね、取りあえず聞かせてもらいました。

いずれにしても、通勤時間帯には、それなりの人数がドーッと駅に行くまた駅から帰ってくる、その人たちを捌くには、AIオンデマンドの2台3台やったかな、捌き切れないだろうということでその時間帯を省いているということなんよね。

そういった意味でバスのないようなタイミングのお客さんをカバーできるような、そんなことできないかなあというふうな、そんな人があったので、お伝えだけしておきます。

○委員長（永並 啓君）

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

今のお話もありますけれども、利便性をというならば、これ予約してないと乗れないんですよね、予約しないと。

ですね。いや、これはちょっと利便性に欠けるなと思うんですね。いつでもどこでも、利用で乗れるいうことができればね、もっと利用、効果も高まるなあと思うんですけども。

それとこういう話もありましたね。バスを待ってるときに、予約してない人が来て、その人のお友達一緒に乗ろうかって言うてもそれができないというようなこともありました。

それは予約してないから駄目だというふうなこともあったようですね。

そういうところでの、やはりみんなが、利便性を言うならば、誰でもがすぐに、いざというときにさっと利用できるような状況をねつくっていただけないと、いちいち言う言い方は悪いけれども、予約して乗るというのはちょっと、大変だなと、私は思ってるんですけどね。

そういうところでの、煩わしさもあるのかなと思いますけど、料金もちょっと今度は300円ということですのでね、少しどのような状況になるのか、本当に見てみたいと思えますけれども、ちょっと気になる場所ですね。はい。

○委員長（永並 啓君）

今のことに関して、どう。

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。

交通の状況を定時定路線という決まった時間で決まったルートで走るという今までの路線バス、こういった状況がなかなか利用者が減ってきているという課題がありまして、効率よくやっぱりその利便性を高めながら効率よく運行するということが一つこの課題の解決をしないといけないというのがまずありました。

なので、こういった乗り合いという形の予

約制のですね乗り合いという形で、運行することによって、効率的に運行しようというところで、AIというのは異なる時間、場所であってもですね、それをマッチングさせるという技術がありますので、今なかなか人ではできない技術なので、こういったところをうまく本当に活用できればですね、そういった本当に不便さがこの利便性のほうに変わっていくようなものになるかと思っておりますので、そこはちょっと実験の中でいろいろ検証したいと思っております。

○委員長（永並 啓君）

はい、才協委員。

○委員（才協明美君）

高尾委員がおっしゃってたこと、私ももうずっと思ってたんですけど、そのときに私昔アメリカのサンフランシスコにちょっと行ってたんですけど、ケーブルカー、ケーブル電車、あれパッと乗れるんですけど座ったらお金要るんですよ。

だから座ったらあかんでみたいな、若いもんやったら行けますけど、そういうこともね、私思ったんです。

私、選挙でいろいろ西地区立ってたときに、どれだけ、4台、当時4台のバスが常に行き交ってて、でもこれ、乗って向こう行きたいねんけど、予約せなあかんねんなあとか、いろいろ思いました。

そしてこの今回の一般質問のときも、それを思いました。サンフランシスコのケーブルカー。

それって、とても私、ちょっと大事なことだと思うんですけどね。

その分もちょっと高尾議員にちょっと載せて話させてもらいますけど、この地域の経済でこの地域経済、モビリティ161名ユーザー数。昨日決算で思ったんですけど、161名の人が乗って延べ3,000人ということなんですかね。500円のポイントつきますよね。それ

で161名ユーザー、ユーザー数。ということは161名の方が、何遍も何遍も乗ってるってということなんですか。

○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）

まちづくり創造課の田中です。

昨年度実証実験のときに行いましたモビリティポイントのことですね。

161名の方がポイントを受けられたということなんですけども、受ける条件としまして、とよのんコンシェルジュとAIオンデマンドの予約アプリのSWATMoveっていう予約アプリと、とよのんウォレット、ポイント使うためのウォレットですね。この三つのアプリをインストールしている必要があります、かつ、同じメールアドレスで登録している、ひもづけているという、条件はあったんですけどもこの条件を満たしている方が、AIオンデマンドを予約して乗る、乗ると10回までポイントを、10回乗車までポイントが付与されるという事業をやりました。

それが161名ですかね、の方がそのポイントを受けられたということでございます。

○委員長（永並 啓君）

今回もうそれはいいですよ。

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。

今回はポイント事業については実施いたしません。

○委員長（永並 啓君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

中川です。

さっき高尾委員かな、のほうから、事例、こんなことがありましたみたいなんがあって、誰か一人予約しておったけども、たまたまそこへもう一人来はって、乗ろう思ったけ

どその人は予約してないから乗れませんでした。何かそんな事例だったんすかね。

ちょっと私も半年前、年1回だけか2回か乗ったきりでちょっともう大分記憶から薄れてんねんけども、確かスマホで注文やないわ予約入れて、それ、人数も入れるんやったっけね、はじめ自分一人で乗る思うたけどももしも途中でいやや、ちょっと家族も乗るかになったときには、途中で修正変更いうか何かそんなんできたんでしたっけね、人数変更。ちょっと忘れちゃったけどすいません。

○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）

まちづくり創造課の田中です。

予約をしていただく際に、人数のほうを確定させて予約をしていただくという形になります。

例えばまず予約する際に1名で予約していたけども、いややっぱり2名やということになりますと一旦予約を取消していただきまして、もう一度2名で予約をし直す必要があるということでございます。

○委員長（永並 啓君）

基本仕組みとして、バスの定員が8名。8名なんで、途中で乗せたとしても、そうすると次どこかで乗れないとか、乗り合いなんです。ですから最初に言った人数、空いてたとしても、難しいでしょうね。

ほか何かございますか。

これちなみに前回のアンケートで出てたいろいろな課題っていうのはどこまで反映できてるんですか。

いろいろ出ましたよね、利用者からのアンケートなり、2月に実験を行った際にそれはどういうふうに取り入れたのか。

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。

前回の実験のときにアンケートをとらせていただきまして、今回の実験で反映できている部分できていない部分というのがございます。

まずできている部分といたしましては、今回の実験の中でミーティングポイントにつきまして、阪急オアシスとデイリーカナートイズミヤ、こちらのほうのミーティングポイントがあるんですけども、乗降場所をですね、店の中に、店の中といいますか敷地の中ですね、車を乗り入れて、乗降できるような形でちょっと位置のほうを変更して、よりですね、お店の中に入りやすいような、場所のほうに変更するというものです。

あと、到着の時刻に合わせての予約ができないかと、自分が予約したときに到着時刻の予想といいますか、これぐらいの幅で到着しますいうのが出るんですけど、どうしてもやっぱり急いでおられる方とかいらっしやいましてなかなか遅れていくということがあるので、その到着時間に応じて予約ができないかという事を要望もあつたんですけど、なかなかぴったりはもちろんいかないんですけどある程度そのパラメーターを変更しながら設計の中で、パラメーターを変更していきながらどのあたりがいいのかというのをちょっと試していきたいというのを阪急と今調整をしておるところです。

逆に要望があつたけどもちょっと今回反映できなかった部分といたしまして、先ほど中川委員からもあつたんですけども時間帯ですね、運行時間帯をもうちょっと幅を広げてほしいというような意見もあつたんですけども今回はちょっと9時5時という同じ時間帯でさしてもらうのと、あとエリアですね、エリアを森町のほうとか、もう少し広くできないかというような意見があつたんですけど、こちらにつきましても西地区エリアのみということで変更なしというところでさせていただ

くというようなところでございます。

○委員長（永並 啓君）

はい。たぶん、時間を延ばすと、既存の民業のほうに影響も及ぼしかねないんで、なかなか空いた時間というところが、行政がサポートするところとしては重要にはなってくるのかなと思います。

ちなみに、私からなんですけど到着時間を設定してっていうのは難しい、それともそれを取り入れていく。

利用者の中には到着時間がわからないんで使えない。電車に間に合うようにとかっていうふうに考えてたけど、いろいろこうAIがいろいろ回っていくうちに行けるはずなのに、行けそうに行けなかったとか、そういう声があったんで、やはりこういったものは、何か皆さん使うっていう場合は、どっかにいきたいという目的があるんでそっちの到着時間をメインにするっていうことはできないんですか。

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）

まちづくり創造課の田中です。

到着時刻をきっちり実施してしまいますと、いわゆる定時定路線型と似たような形になりまして、今回のこのAIオンデマンド乗り合いというところである程度到着時刻は、予約に応じてほかの予約に応じても変わっていくので目安の時間というところをまず御理解いただけるようなちょっと周知をしないとイケないなど。

必ずその時間着くものではないですよ。ある程度目安の時間として、何時何分から何時何分までの間で動きますよというのをまず理解していただくような周知をしないとイケないなと思ってます。

ただそうは言っても、10分遅れるのか15分遅れるのかっていうところで利用のやっぱり状況変わってくると思うので、そこはある程

度そのパラメーターを設定しまして、何分までの許容時間だったら、時間で予約を入れるとかですね、そういったところはちょっと実験の中で変えていきたいなど。

それを、到着時刻の幅をより正確に近づけていきますと、ほかの予約がなかなか入りにくいというような状況も生まれてきますので、乗りたいけど乗れないという不成立が増えたりとか、そういうところも出てきますので、そこはちょっとバランスを見ながら、予約やったり入りたいのである程度許容時間広げたいんですけど、広げ過ぎると今度到着時刻が遅くなり過ぎて、不満が出てくるというようなこともありますので、どのあたりが一番いいのかというのはちょっといろいろ、はい、調整しながらやっ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、中川委員。

○委員（中川敦司君）

すいません今の、中川です。

許容時間いわゆる到着、例えば11時半に駅に着きたいなっていう人がおったら、11時半から例えば10分ぐらいはちょっとあれね、余裕みてねみたいなことで、たぶん予約の後に、たぶんね、返ってくるのかな。

たぶん11時半から40分ぐらいの間には何とかつけるように頑張りますみたいな返ってきて、一旦それで、そういう回答が来たら、必ず40分までには何とかその範囲内には到着地点にはその人送ってあげられるようにはできてるんやね。

もしかしたら、いや40分だけどいややったりそれ50分なりますわみたいなそんな途中でまた時間がずれるいうかそういうことはなかった、ないと考えておったらいいんですかね。

○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、田中です。

必ず、なかったかと言われると、ちょっと確認とれてないんですけども、一応大体10分から15分ぐらいの範囲の時間で、到着ができていたかなと。はい。

先ほどの中川委員の例ですと11時半から11時40分、11時45分ぐらいまでの間で、到着ができていたかなというふうに思っております。

○委員長（永並 啓君）

はい。私のほうから、料金の設定等についても、たぶん説明では、タクシーよりか乗り合いだから安く、でもバスよりかはちょっと便利だから高く、これたぶん都会の感覚なんですよ。都会ではそれやってます、大阪市内とかでも。

だから、それをそのまま豊能町に向けて入れたときに、既存のバス自体の利用がほとんどないわけですよ、路線バスの。

その中で、バスよりも高くって言った時点で、なかなかしんどいかなと料金体系が、とは思ってます。今のところ。

で、お聞きしたいのは、300円に設定したことで利用者があまり伸び悩んだといった場合は途中で料金の変更などは考えておられますか。

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。

運賃につきましては、今回の実験では300円というところで運行するんですけども、その状況を見て要は運賃を変えていくのかというところなんですけども、これはちょっと交通事業者との調整もございますので、行政のほうからそういったことはなかなか言いにくいところはあるんですけど、一定そのシミュレーションといえますか、このAIオンデマンド事業を、実際に要は事業、黒字と言うと

あれなんですけど、しようと思うと1,580円ぐらいの運賃を取らないと、なかなかその事業載ってこないというのがまずありまして、ただその1,580円の運賃で誰も乗らないというところで、そこは、これまでの交通モードの運賃ですとかあと委員長おっしゃったようなほかのところの運賃を大体こう見てくるとかということで300円としてるんですけど、ただ、例えばそれを200円、150円というような形で安くしたときに、お客さんの数はひよっとしたら増えるかもしれないんですけど、採算性という部分ではあまりその運賃を下げたことによって、変わらないとか、そういったシミュレーションをしながら、ちょっとそこを見ていく必要があるかなと思ってましてちょっと今ここではなかなかお答えはそこは難しいかなと思ってます。

○委員長（永並 啓君）

ただ今回4か月という長期の社会実験をするわけですから、なかなかこれ、そういうふうないろいろ設定を変えたりということは、早々しにくいわけですよ。

でも社会実験期間中なんでもいろいろ試して、豊能町に応じたまず利用者が利用できなかったら意味ないわけですよ。今も現時点で昼間路線バス走っててもいるわけですから。

それで利用がないから、あれでは使い道が悪い使い勝手が悪いからで入れるところもあるんで、そこら辺は、この4か月の中でいろいろシミュレーションは考えていただきたいと思います。

それとあと、とよのんのステッカーって貼るのかな。

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。

とよのんのステッカーについては今回車両に貼る形でさせていただきます。

○委員長（永並 啓君）

前日も委員さんからも出てましたけど、いやこれくらいができないってどういうことっていうね、ことがありましたんで、貼ってもらえるということで目立つような形で貼っていただけたらと思います。

ほか何か。

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

運賃は現金で乗るときに払うということですけど、PiTaPa使えないってことで混乱はしないんですか。

乗るときに。

○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。

運賃の支払い方法、決済手段につきましては基本的には現金がメインになるかと思ってるんですけども、一部ですね、クレジットカードのほうを、アプリのほうを登録していただくことですね、クレジットカードの決済も可能になるというところをございまして、そこは、周知のときにですね、どういった決済手段があってどういうふうにするのかというのは、わかりやすくお知らせしていく必要があるなというふうに考えております。

○委員長（永並 啓君）

ちなみに現金は壱円五円使えるんですか。

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。ちょっと確認をさせていただきます。

ちょっと整理させていただきます。路線バスのような形のいわゆる運賃箱、あれを付けるわけではないんで、ドライバーさんに渡すんです、払うときに。

なのでちょっとそこら辺もあるのでもちょっとそこがいけるか確認をしておきます。

○委員長（永並 啓君）

なるべくドライバーさんの手間にならないように。

池田副委員長。

○副委員長（池田忠史君）

ちょっと何点かお伺いしたいんですけど、まず今運賃の話ありましたけど、300円、今まで無料だったんで、乗って降りるだけだったんですけど、300円ってことは、お札であつたりとか、両替とかが発生する可能性も出てきますよね。

それが運行の時間に影響してくる可能性もあるので、その辺はどう考えているのか、1点。

それから、これKPIとっていかないと駄目なんですけど、前回の実証実験の際にはかなりのお金をかけてKPIしておられたんですけど、今回予算1,000万ぐらいなので、その中でとっていけるのかどうかというところと、その2点ちょっとお伺いします。

○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）

はい。まちづくり創造課、田中です。

まずこの1点目の、現金運賃の支払いが現金になることによって300円ということですが、お札での支払いであつたり両替ですね、そういったことが発生することによって、運行に影響が出るのではないかという御質問だったんですけども、ここは本当に周知の段階になるんですけども、なるべくお釣りの出ないような形でですね、お支払いをいただくような形でちょっと周知をしていきたいというふうに考えて、なるべくその運行に影響が出ないような形で周知をしていきたいというふうに考えております。

2点目のKPIのところにつきましてはですね、このモビリティサービスについてはもう認めていただいた予算の中で今回やっていくということでございますので、そこも影響が

ないような形で、運行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。才協委員。

○委員（才協明美君）

仮に利用者数がものすごく少なかったらどうなるんですか。

○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）

はい。まちづくり創造課、田中です。

利用者数につきましてなんですけども、少なかったらというところでございまして、少なかったらその原因は何なのかというところをまず突き止めるといいますか何が原因で少なかったのかというのは調べていく必要があるだろうなと思っております。先ほどから出ております運賃お金の問題なのか、それとも何か予約をしないといけないという問題なのかいろいろあると思うんですけど、そういったところが何がというところはしていかないといけないと思っております。はい。

そこらはちょっと検証の中でですね、進め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、才協委員。

○委員（才協明美君）

前は、町でそこらそこらでイベントして、それを回すとか言うてはりましたよね。

イベント会場に送ったり、それで募るようなこと言うてはりましたよね。

忘れてない。

○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。

今才協委員おっしゃったようにですね、利用者増やしていく取組、ただ単に走らせませうぞ乗ってくださいだけではやっぱり駄目

だと思ってますんで、そこは利用促進を図る取組も並行してやっていくというところで、月1回程度にはなるんですけど、いろいろテーマを設けまして、イベントなんかをやる。

で、それは池田泉州銀行さんとかエイチ・ツー・オーリテイリングさんとか地域のほかのですね、分野の企業さんとも連携しながらやっていくということで、全体的な盛り上がり、盛り上げといいますか、そういったところを醸成していきたいなというふうに考えてます。

○委員長（永並 啓君）

はい、才協委員。

○委員（才協明美君）

どんどん仕事が増えますねそうになったら。結構です。

○委員長（永並 啓君）

この運賃なんですけど、無料でするときに、議員から私も含めて無料じゃなくて実際に少しでもお金を取ったほうがという声もあった中で、やはり最初の1か月は周知ということで無料にしたいということがあったんですよ。

利用者の感覚からすると、無料が有料になると相当ハードル上がるんですね。

100円でも払ってたものが実際の今度は実運行に関していくとやっぱり300円ですっていうのと、やっぱり次のハードルって、無料を選択したことで、ハードルはすごい上がってるんでそこら辺は本当に心して取り組まない、利用者の激減につながりかねないんで、ぜひとも、この4か月でいろいろもう方向性大きく決まってくると思うんで、柔軟にいろんなシミュレーションをしてっていうことをお願いしたいと思います。

ほか何か。

もう一点私のほうから。これいつも思うのは、最近議会で出てくるのはシステムと人員との兼ね合いをどこに持ってくるかっていう

ところは常に議論になりますよね。

大阪市内とかわかるんですよ。AIを使ったほうがいろんなところに、乗る人がいるからAIで効率的に渋滞も発生しますから。

でも豊能町の場所を考えたときに、渋滞は発生しないですよ。そうすると、AIがないオンデマンドバスっていうのがいけるんじゃないかってどうしても思っちゃうんですよ。

料金を取ったらそんなに一本のバスがどこかまで走るときに、満員になるっていうのはあんまり想像できないんですね。何台かあるんであれば特に。

そうすると、AIを使わないバージョンのバスっていうのを1台走らすことは難しいですか。

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。

委員長おっしゃったようにAIのシステムを使うということは当然システムの運用経費がかかっていくということなので、そこら辺も加味をしていかないといけないなと思ってますけども、例えばAIを使わない場合でいきますと人が予約を捌くということになると思うんですけど、そうなったときに、要はその今のAIオンデマンドのやり方みたいに、今即時で予約できる、今乗りたいから今予約できるっていう予約にはなかなか人がそれをマッチングさせるというのは、なかなか人では難しいかなと思ってます。

今西地区に入れてます、西地区でも東西とか東も入れてますけど今のデマンドタクシーのようにあらかじめ時間とルートを決めておいて、予約を受けるのであれば、人でもできるかなと思うんですけども、どこから乗るかどこで降りるかわからない時間もわからないっていうものを人がマッチングさせるっていうのは、やっぱりこれAIでないと、ここは難し

いかなというふうには考えてます。

○委員長（永並 啓君）

いや何度も言いますけどAIって、たくさん的人数がいてっていうならわかるんですけど、おそらくそれほど、AIを使うレベルの人数まで増えればいいんですけど、AIを使わないと効率的に回れなかったよねとか、AIのおかげで乗れない人が乗れたよねならいいんですけど、何となく、僕はもう例えば運転手に、電話かなんかつけてもらって、今どこから乗れますかって言っただけ乗れますよって言って通り道に乗せてっていうようなことが可能なんじゃないかなと。別に予約センターに行かなくてもね。

それが例えば何台か、電話をつけた運転手さんが走っていると。今何号車ここ走ってまーす。はい、だからこれ拾っていきまーすみたいなことだとそのシステムに関する費用がほぼ要らなくなる、そういった、いつもこれだけじゃないんですよ。

豊能町の小規模のところだと、システムを使わない、今の技術を使わない方法での運行というものは非常に重要になってくるかと思うんでぜひともそこら辺も前向きに考えてみてください。

たぶんいけるんじゃないかなというふう思うんで。

ほか何か。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

今の関連ですけども、今あの3台走ってましたよね。

誰かがスマホか何かで、自分の乗りたい地点を入力インプット降りたいところもインプットすると、確かあれナビ、AIオンデマンドの車のナビ上に、何か表示されるんやっただけね。せやね。

それって、この3台のうちのどっかにピコってこう行くんよねAIが。一番適切な、何

号車1号車2号車3号車だったら2号車が1番適切やないうとこにプツとAIが勝手にここに表示させて初めて、この2号車がそれに対応するっていうようなそんなふうなやり方なんですよね。

だから今言うてるようなことを、もし、このシステムを使わなかったら、誰かがそれが人為的にやらなあかん。もしくはこの3台同時に全部表示されて、1号車2号車3号車のどの運転者がそれ対応すんねんみたいなのを、運転手同士でやりとりせなあかんとか、こんなことになっちゃういうことやねこのシステムを使わなければ。

その辺りどうなんですか。

○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）

はい、まちづくり創造課の田中です。

そうですね、このシステムをAIのシステムというのはおっしゃったように配車、要はどの車にどのように対応させるかでの配車の配車にかかるシステムになっておりますので、仮に中川委員おっしゃったように、システム入れなければそれを運転手がするのか、コールセンターがするのか、人為的に廃車をしないといけないということになると思います。

○委員長（永並 啓君）

はい、ほかに。

この実験については、できたら実験前の最終のところでも委員会をしたいなど、実験中でも委員会をしたいと思いますので、そういう進め方でよろしいですか。

（「はい」の声あり）

○委員長（永並 啓君）

そしたら今日あった意見も踏まえて、あと一点忘れてた。

あとアンケートの中で、京タクと阪急バスの運転手さんでサービスがちょっと、違う

と。

要はバスはもう今まで定時にバスを運転するだけの人なんで、タクシーみたいなサービスがないと。でもタクシーの人は、ちょっと降りてはちょっとこう、車椅子乗っけますねみたいなサービスしますよね。

その感覚でサービスの提供の側が違うということなんですけどそういったところは何か、教育なりされているのか、そこ従来どおりなのか。

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、田中です。

この運行会社につきましては阪急バスと京都タクシー、共同運行ということで両者のほうからドライバーさん出てきてもらってるわけなんですけども、当然運行前にですね、ドライバー研修ということで、ドライバーさんに対しては研修のほうを行っていただいております、一定のサービス水準を保つような形で教育のほうはしておるところでございます。

ただ、京都タクシーの運転手につきましては日頃から豊能町内を走っておられる乗務しておられるというところから、サービス精神旺盛といいますか、そういったところでちょっとプラスアルファのサービスということでやっていただいているというのをお聞きしておりますので、そういったところは引き続きですね、やっていただけたらと思っておりますし、ただかといって阪急さんのほうがサービスが悪いのかというたら、そうならないような形での、最低限のやっぱりサービスはキープした上で、プラスアルファというところで捉えていただけたらと思います。

○委員長（永並 啓君）

それは理事者のほうで持ってるんですよ、どの基準を設定しますっていうのは。

指導はどこがされてる、当然豊能町がされ

るんですよ。豊能町が主体者ですからこういうふうな、両方の基準が違うわけですよ。サービスの基準がね。

それを一緒に、一つのバスとオンデマンドバスという形で乗るわけですから、そのサービスの設定というのは豊能町しかできないはずなんですけどそれは豊能町が指導するというのでいいんですね。

松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

今回の実証実験は3者協議会の中で進めておりますので、阪急バス、京都タクシー、豊能町でそれを共有した上でですね、教育の仕方をどうしていくかっていうのを詰めた上で情報共有した上で、今回ですねスタート前に研修をするということになっております。

○委員長（永並 啓君）

だから、そうなる、次、アンケートをとったときに、何号車のサービスがっていうのは、出ないようにしないと駄目なんです。一定の基準を持ってる人たちに運転してもらうわけですから。

そういったアンケートの回答が出ないようにしないといけないのでそこはまた、気をつけながら、修正しながら、指導していただけたらと思います。

はい、菅野議長。

○議長（菅野英美子君）

京タクの車だけステップが出なかったんですけどあれは直したのか、台を出してくれはるのかこれからも。どうなってるんですか。

○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、田中です。

そうすね、前回4号車がちょっとステップが出なかったというところがございましたので、今回の実験ではステップのほう取付けいたしまして、はい、使えるような形での運行

としております。

○委員長（永並 啓君）

ほかに。

はい、池田副委員長。

○副委員長（池田忠史君）

今の質問の関連なんですけど、阪急バスさんと京都タクシーさんというか、バス会社とタクシー会社でサービスの方法って全く違うので、バスの場合、運転手は基本的にバスから降車することはない。

トラブルが何かあったとしても、バスから降りた場合は、職務放棄とみなされるというふう聞いてますんで、基本的にバスからは一切おりない、それがバスの運転手のサービスになってますし、タクシーの場合は、ドアを開けにわざわざおるタクシー会社もあるぐらいで、降りてサービスすることも普通にありますんで、その辺全く違うので、ある程度、先ほどもおっしゃってたように、共通した認識で共通のサービスをするように、その辺調整だけお願いしたいと思います。

○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）

はい、まちづくり創造課の田中です。

池田副委員長おっしゃったとおりですね、通常業務サービスの内容が全然違うところで同じ今度サービスをしないといけないというところですので、はい、そこはしっかりと同じサービスできるような形での教育というか指導のほうですね、していきたいと思っております。

○委員長（永並 啓君）

だから過剰なものも、京都タクシーさんの、若干できないような過剰なものも控えてもらわないと、差が出ると、やってもらってありがたいんですよ。でも、やるんだったらみんなやってもらわないと。

一つがやって一つがやらなかったら、いや

やってないじゃないかっていうことになるんで、そこを調整するのも、そこですからね。

はい、才協委員。

○委員（才協明美君）

そのサービスの関連なんですけど、京都タクシーのオペレーターの方がもの凄く怖いというクレームを、2件ほど聞いておりました、おば様らしいんですけど、もの凄く怖いと。デマンドタクシー、はい。

ちょっとその辺の教育っておっしゃいましたがこれはサービスサービス業になりますので、ちょっとその辺のことを、よろしく願います。

○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。

今才協委員おっしゃったようなデマンドタクシーのオペレーターのことかなと思っておりまして、はい。

そこにつきましてちょっと京都タクシーのほうにですね。はい。そういった御意見もあったところはお伝えさせていただきたいと思っております。

○委員長（永並 啓君）

ほか何か。

それではまた引き続きこの件に関してはこれから社会実験していくということなんで、交通特別委員会の中でもいろいろ議論しながら進めていってもらえたらと思いますのでよろしく願います。

次に3番目、北大阪急行線延伸に伴う阪急バスへの要望についてでございます。

前回の交通特別委員会で、この延伸に伴って、直通バスは萱野駅行がメインになると思うので、千里中央駅行を何本か残すよう阪急バスに要望するというところでまとまりました。

本日は、要望内容について協議したいと思

いますが、先に文書を持って要望に行くのではなくて、まだ阪急バスとこの話をしておりますので、こちらの思いを口頭で伝え、阪急バスの話を聞いて、それから必要であれば要望書を提出するながれでいきたいと思いますが、いかがでしょうか。

本日は阪急バスに伝える内容について協議したいと思いますが、それでよろしいでしょうか。

局長、スケジュール的には、それを口頭で伝えて、ここでまとまったら伝えることはすぐ伝えられますよね。

（発言する者あり）

○委員長（永並 啓君）

それを伝いに、要望書の前に1回意見交換みたいな形でいくという形ですね。はい。

そういう形でよろしいですか。

まずはおそらく、議長、交通特別委員会の私と池田副委員長ぐらいで阪急バスのほうに出向いて、いろいろこう意見交換をした上でそれを持ち帰ってまた皆さんに報告をして、要望書を作成して、町長にも出してもらうのかわからないですけど、一緒に要望しに行くというようなながれになるかと思うんですがそれでよろしいですか。

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

懇談されるということですがけれども、やはり私どもは、北大阪延伸でのバス、なかなか利用するというはあまりないと思うんですけど、どれぐらいの利用者がおられるのか私ちょっと把握しておりませんが、利用される方への気持ち要望とかも、下調べでちょっと知っておくほうがいいのかなと思ったりはするんですけどね。懇談の前に。

それを伝えながら、要望もこちらでまとめて、正式にできたらいいのかなと思ったりもしますがけれども、そういうのはどうでしょうか。

利用者の方への要望が、たぶん何かあるんじゃないかなと思うんですけど、そういうのをあらかじめ、聞いておくことも大事なかなと思うんですけども、そこまで時間はとれないですか。

○委員長（永並 啓君）

あのこの件が提案、池田副委員長のほうから提案された背景には萱野まで延びることで、阪急バスの起点が千里中央ではなくて萱野になるんじゃないかと。

そうすると、ほか、千里中央からいろいろ連絡をしていたバスであったりとか、特に高校生とか学校のバスとかが千里中央からいろいろ出たりしてるんで、そうなってくると、いちいち萱野まで止まってそこから2駅、2駅かな、千里中央まで行って、そこからまたバスに乗るってということになるんで、何本かだけでも千中行を残してもらって、それがもしかしたら大きな話になるけど学校側に萱野発っていうものをつくってもらってという方法にもなるのかもしれないですが、そういう背景があるんで利用者のニーズはそこら辺にあるのかなあというふうに考えておりますけども、その協議をまず意見交換しに行く時の内容を今ここで話していただけたらいいかなと思います。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

要は正式な要望書を持って行く前に、一旦ちょっと阪急バスの経営者側と意見交換をすると。その意見交換する際にさっき池田副委員長言うてはったようなことを、まずはポンとジャブを打つってことを一点について、そういうことですね。

それで感触みていやこれやったらいけそうやったら正式文書にするし、いや言うて、いやこれちょっと、ちょっと無理そうやな思うたらもう、正式文書として出さないというそういうふうなステップになる可能性もあるこ

とですかね。

○委員長（永並 啓君）

たぶん萱野を起点にするバスが増えていくのは増えそうなんで、そういう話を聞きに行くというところでしょうね。口頭での簡単な要望にはなるかと思います。

豊能町の住民、利用者からしたら、やはり千里中央行っていうもので既存今まで動いてたんでそれがいきなり全て萱野行で止まってしまうとちょっと不便な部分もあるんでっていうことの要望ぐらいはすると思います。

ただ正式に、町長も来ていただいて、要望書という形でっていうのはそのあと、1回ワンクッション置いてからということでしょうかというところですよ。

中川委員。

○委員（中川敦司君）

ということは萱野まで電車が延びるということで、そのときには、大体どんなふうなバスの、いわゆる、構想というか、あたり考えてるんですかみたいなそういうことを聞いて、それを持ち帰ってもっぺんほったら、正式に出すという。だから、もしかしたら池田副委員長が言うてるのも一つの提案か要望になるかもわからんけども、一旦向こう乗り込んでいろいろ話聞いてきて、それを持ち帰ってもう一遍何か正式に文書を出すときにはもしかしたらその、今言うてるような案以外にも、何かこう要望として出てくる可能性が正式文書にね、1項目だけじゃなくて2、3、4、5みたいになる可能性もあるというそういうふうな意味合いのことですかね。

○委員長（永並 啓君）

まあ、乗り込んでじゃないですけどね。訪問させていただいて、最初からそういう対立じゃなくても、最初はまず向こうの思い描いてるイメージがあると思うんです。

それを聞いて、そうならないために、ここも忘れないでねっていうことを伝えるに行く感

じかなと思います。

はい、寺脇委員。

○委員（寺脇直子君）

北急の延伸に伴う、今、西地区については社会実験で今、千里中央行のは走ってますよね。東地区はね、昼間は彩都を経由するバスが走ってて、通勤通学の時間は箕面グリーンロードを通る直行バスが走ってるんです。

なので要望っていうことについては東については、朝は直通バスで通勤通学の人たくさん乗っていらっしゃるんですけど、昼間の時間が彩都経由して1時間かかって千中っていうバスなんで、住民のアンケートですよ、東地域の方が例えば、彩都残してほしいっていう方はたくさん話聞きますし、萱野がメインになってきたときにね、どういう再編になってくるのかっていうことになってくると思うんで、住民の皆さんの要望とかも一定把握して、それが可能なかどうかっていうのは当然、出向いて行かれたときに話しされると思うんですけど。

その辺り、アンケート調査とかをされることは考えられてますかね。

○委員長（永並 啓君）

いや、寺脇さん、こっちなんです。ここの委員会でもまだ理事者にどうこうではないんです。

話合いの中で、別に僕が答えるあれでもないんですけど、話合いの中で、利用者の声というものは聞いていけたらと思いますけど、これもまた、時間も限られてる問題なんで、ある程度、たぶん、地域の議員さんは地域を代表されてるわけですから、その声を受けてる前提として、利用者の利便性を高める、不便にしないっていうところを、まずはお願いしに行くような形になるのかな。

はい、高尾委員。

○委員（高尾靖子君）

日程としてはいつ頃に予定してはるんです

か。

○委員長（永並 啓君）

いやそこはまだ決まってないですけど、早めにまずは副委員長と行ってこようかなとは思っています。

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

あとこのいわゆる北大阪急行の延伸っていうこの部分で、関連してくる、当然豊能町の西地区もそやし、今言うてる東地区も当然ながら今千里中央行のバス出てるけどもそれがどうなんねんみたいなそういうふうな部分。豊能町としてはその部分があるんやろうけども、これ実際箕面トンネル使って、バス乗ってる人の大半はやっぱり、箕面森町だと思うんやけども、そういった意味で、どうなんかな、私ら豊能町という立場で行くけども、その辺り箕面森町いうか、ああいう地域も、何か絡めるようなことは、別にいいんですかね。向こう関係なくもううちだけの何かこうしてほしいああしてほしいみたいな感じがいいのか。

実際そのバス使ってるのは、ほとんど大半がやっぱり箕面森町ということもあるんで、そういう地域ともひょっとしたら連携も必要なのかなど思ったりも、今したんですけどね。

その辺りどうなんでしょうかね。

○委員長（永並 啓君）

それはまた箕面市さんが考える、近隣と連携っていうのは非常に重要ではあるんですけど、このタイミングでまた今から箕面市さんと連携すると、基本的に、おのずと阪急バスに要望に行くタイミングはかなり遅れてくるかないうふうにあるんで、まずは喫緊の課題としてここは豊能町議会で豊能町の交通特別委員会ですから豊能町住民の利便性をまずは要望しに行くと。箕面市は箕面市さんでおそらく考えておられるとは思いますが。

箕面のほうが、箕面の中に駅ができるわけ

ですから、そこら辺の利便性というのは十分考えておられるんでそういった中で、豊能町が漏れないようなことかなと考えてますけどね。

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

地域公共交通会議でいきなり阪急バスさんがこうしますっていうことはないんですか。

秋ぐらいにありますよね会議、そういうことはないんですか。

○委員長（永並 啓君）

わかる。

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。

まだ、阪急バスのほうからそういった正式な再編についての考え方であるとか、そういったところについて正式にはいただいておられない状況で、ただいきなり地域公共交通会議でいきなり出すということはおそらくはないだろうというふうには考えております。いきなり出すことはないと思います。

○委員長（永並 啓君）

はい、管野議長。

○議長（管野英美子君）

とても急いでやらないとあかんと思うし、急がないんであればもういきなり千中までバス走らしてという要望を書いたらいいと思います。

○委員長（永並 啓君）

前回、委員会の中で、その他の要望事項にこの案件が上がってきたわけですけど、それからあと、理事者として地域公共交通会議を管轄している理事者として、どういう動き、どういうことを、何かされたのかだけお聞かせいただけますか。

当然要望に行くのは我々議会が議員が交通特別委員会で行くんですけど、当然理事者も、公共交通会議を持って阪急バスと折衝し

ているわけで、こういった問題って関わってくるわけですから、その問題提起はここでありました。

それでそれから何か動きをとられたかどうかだけです。

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。

この北大阪急行延伸に伴う、路線再編についてという部分での動きはございません。

A I オンデマンド交通であるとか、そういった部分の動きはあったんですけども、これに特化した動きというのは、はい、なかったです。

○委員長（永並 啓君）

一応ね、ここの議会で、そういう交通特別委員会の中で、そういう案件が出てきてるわけですから、そういったところの調査なり、感触なり、阪急バス、だってそれは、いずれもしそうなって議会が動かなかったら行政のほうにまた、どうなってんねやっていくわけですよ。

そこら辺はやはり、能勢電でのダイヤ改正という苦い思い出があるわけですから、こういう事前にこういう動きをしようと議会がとっていると。じゃあ、行政としてはどういうことができるのかっていうことは、やはり危機管理として想定して、それなりには動いていただきたいとは思いますが。

管野議長からもありましたけど、できるだけ早く行きたいとは思いますが、それで感触をつかんでまた皆さんに報告をして、たぶん9月の会議は終わってるんで、どこかのタイミングで交通特別委員会を開催して、要望書を提出しに行くというながれでよろしいですか。

（「はい」の声あり）

○委員長（永並 啓君）

はい。それではそういうふうに進めたいと

思います。

最後ではありますがその他、委員の皆さん何かございますでしょうか。

(「なし」の声あり)

○委員長(永並 啓君)

ないようですので、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)

はい。異議なしと認めます。

よって、本委員会を閉会することに決定  
いたしました。

これをもって第4回交通特別委員会を閉会  
いたします。

どうも御苦勞様でした。

午前11時32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