令和６年豊能町議会 第６回
交通特別委員会

会　議　録

令和６年３月13日（水）

豊　能　町　議　会

令和６年豊能町議会 第６回
交通特別委員会

年　月　日　　令和６年３月13日（水）

場　　所　　豊能町役場　大会議室

出 席 委 員　　６名

池田　忠史　　高尾　靖子　　才脇　明美

中川　敦司　　管野英美子　　小寺　正人

欠 席 委 員　　なし

委員外出席　　永並　　啓（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	大西　隆樹	総　務　部　長	入江　太志
総 務 部 理 事	松本真由美	総合政策課長	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．ハニタス有償実証運行の結果について

２．その他

午前９時30分　開会

○委員長（池田忠史君）

おはようございます。

今日含めてあと10日でですね、北大阪急行が延伸しまして、それに伴ってちょっとバス路線等も改編がありますんで、今後住民さんの利便性が良くなればいいんですけど、そうじゃないこともあるかもしれないので、今後もちょっとそういったものを含めてちょっと注視していきたいなと思っております。

では着座にて始めさせていただきます。

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６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まして町長から挨拶がございます。

上浦町長。

○町長（上浦　登君）

はい。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、御参加いただきまして誠にありがとうございます。

先ほど委員長のほうから御挨拶ありましたようにですね、地下鉄と言いますか、北急の延伸がもうそこに来ております。

それに合わせてバスの改編があるということで、特に東地区の希望ケ丘のですね、バスダイヤがですね大きく改編されるいうことでございます。

我々行政ができることというのをしっかりと考えながらですね、阪急バスのなんですかね、運行の合間をどういうふうに補充していくといいますか、補填していくといいますかというようなことも考えながらですね、希望ケ丘地区の方々のですね交通手段のですね、確保については引き続き検討して参りたいと考えてございます。

本日は、実りある協議ができますようによろしくお願いを申し上げまして簡単ではございますが開会に当たりましての御挨拶とさせていただきます。

よろしくお願いいたします。

○委員長（池田忠史君）

ありがとうございました。

これより本日の会議を開きます。

協議の前に、前回この委員会でも出ておりました、通学費の一部補助を令和６年度予算に計上いただきまして誠にありがとうございます。お礼を申し上げます。

それでは、協議に入ります。

本日の協議事項は、お手元に配付のとおりでございます。

１つ目、ハニタス有償実証運行の結果についてです。

２月19日に有償実証運行が終わりました。その結果の報告と検証については、アンケートのとりまとめなど、まだまだこれからになるのかなと思いますが、今の段階で言えるものがあればそれについてよろしくお願いいたします。

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

おはようございます。

総合政策課の田中です。

それではハニタスの有償実証運行の実績につきまして御報告のほうさせていただきます。

着座にて、すいません御説明させいただきます。

２月29日の全員協議会におきまして、利用実績の速報ということで御報告のほうさせていただきました。先ほど委員長のほうからもありましたけども、現在はその検証に向けての資料等も含めまして検証中というところでございましてちょっと口頭での御説明ということで申し訳ないんですけど

も、前回の全協の御説明からちょっとプラスアルファをしてですね、御説明をさせていただきます。

まずハニタスの実証期間、２月19日までということだったんですけども、期間を通しまして、乗車の件数というのは合計で2,766件でございました。

これを10月からの月別で見ていきますと、12月以降に伸びておりまして、一日当たり平均乗車件数も20人を超えていったというところで、12月以降は全体の平均を上回る乗車件数でございました。

乗車人数につきましては、3,243人ということで、こちらも乗車件数と同様なんですけども、12月以降に伸びておりまして、一日当たりの平均乗車人数も25人を超えていったというところで、12月以降は全体の平均を上回る乗車人数でございました。

このあたり見てみますと、いわゆるスタートダッシュといいますか10月のスタート、開始直後っていうのは、利用者が少ない状況だったんですけども、10月末から11月にかけましてペイントのイベントですとか秋フェスタとか、そういったイベントを通じまして周知をしていったことで少しずつ浸透していったというような印象でございます。

一方で登録者数なんですけども、全体で1,378人のうち約半数の688人が実は10月の段階で登録されておりました。登録者数につきましては、月を追うごとに登録者が少なくなっていったというな状況でございまして、なかなか新規の登録者が開拓できなかったという状況です。

利用者の前に登録者を増やそうということでやってきてまして、前回2,080人ということだったので、そこまで少なくともそこまで持っていきたかったんですけども、約７割弱という状況にとどまっております。

次にいわゆるユニーク利用者数といいまして、ユニーク利用者数といいますのはその期間で１回でも利用があった数という人数になるんですけども、同じ人が２回以上利用しても１と数えるんですけども、ユニーク数につきましても登録者数と同じような推移をしておりまして、当初の方が多くて、後半に行くほど少なくなっていったと。

このことをちょっと見てみますと、最初はちょっとお試しで乗ってみようという利用者が多かったっていうことがうかがえるんですけども、そこから少しずつ利用者が限定的になっていくということで、ただ、乗車人数自体は増えていって、後半の方が増えていっておりますので、一人当たりの利用回数は増えていってるということがうかがえます。

あとクレカの登録と利用者数なんですけども、登録者数は49人でございまして、アプリの登録者数の全体の３．５％というところでございました。

あと利用者数は270人ということでございました。今回期間限定というところの運行でしたので、実際少ない状況ではあったんですけども、仮に本格になったという際には小銭を用意することなく支払いができるので、クレカの需要というのは今後出てくるものではないかというふうに考えております。

次に相乗り率といいまして、どれぐらいの一台の車両がどれぐらいの複数の予約をとりながら効率よく運行できてたかっていうとこなんですけど、これ前回65.62％ということで非常に高い割合でですね、いろんな予約をとりながら、効率よく運行できてたということなんで、今回は19.42％ということでちょっと相乗り率も悪かったということで、乗車件数のですね約４分の１ぐらいというようなことになってまして、なか

なか複数の予約をとりながら走るということにはならなかったと。乗車人数が少ないので、いわゆる貸し切りのような形になっていたというような状況です。

あと、アプリの予約率に関しましては76.7％ということで、こちら前回同様に高い割合でして、予約アプリに関してはSWATMoveということで前回と同じものを使っておりましたので、慣れてしまえばというか慣れた方にとっては、アプリのほうが24時間予約ができて、便利というところで浸透していったのではないかなというところで考えております。

すいません、今回の説明につきましても口頭で申し訳なかったんですけども、今いろいろアンケートも含めまして運行に関します検証を行っている最中でございますので、またしかるべきのタイミングにおきまして資料等をお示しさせていただきながら、検証の報告につきましてもさせていただこうと思っております。

説明は以上です。よろしくお願いします。

○委員長（池田忠史君）

ありがとうございました。

ただいまの報告に対して質疑、御意見等ございますでしょうか。

はい、管野委員。

○委員（管野英美子君）

管野です。

おはようございます。

前回も言ったと思うんですけれど、前のアプリをそのまま使えると思ってた高齢者がたくさんいらして、やっぱり使われへんは言ってその時点でやめてしまいはった人もいると思うんですね、もう１回ゼロからですよっていうことをちゃんと言っていただかないと使いにくいっていうか使わないと思うんです。

もし、次にやるときもゼロからなんですか。一旦アプリを消すねやん。そのままでも更新できるんかもしれないけど、難し過ぎます。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課の田中です。

今回のアプリ自体は、SWATMoveというアプリで同じものを使っておったんですけども、ただ前回から今回有償になりました。

クレジットカードの登録もできるようになったということで、アプリのいわゆるアップロード、更新ですね、更新のほうをかけないといけないということで、前回のアプリをそのままインストールされてる方が、そのまま使えるというわけではなくて、更新をかけないといけなかったというところでその辺の周知がちょっと足りなかったというところの今御意見だったかなと思っておりましてそこら辺についてはちょっと反省をしております。

次そのままいけるのかということなんですけど、そこについてはまたどういった更新がかかってくるのかというところにもよってきますので、もし仮に更新がかかるようなことになるようでしたら、そこは周知のほうをきっちりとしていくような形で進めていきたいというふうに考えております。

○委員長（池田忠史君）

ほか何か。

高尾副委員長。

○副委員長（高尾靖子君）

今管野議員もおっしゃいましたけどね、予約して乗りたいっていうところまでもう本当に面倒なことやなっていうのが私聞いてる大勢の方から、そういうことでね、いや、もう本当にせっかく走らせていただいてるわけですけどもね、いろいろこう手続きをしないといけないいうところでのね、

そこで予約やら、乗る気持ちがちょっと失せてしまってるいうのが現状かなというふうにすごく思ったんです。

もうその点で、今後この検証の結果ね、ぜひ反省のもとで検討していただきたいなと思うんですけども、10月の後半から増えたっておっしゃってましたけども、これは多分、100円の割引券２枚付いたいうので、乗った人もよく聞きました。それがやっぱりよかったんだなというふうに思いますけどね。

そういうところはどうなんかなと思いますけど。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課の田中です。

公共交通全体の利用者が減ってきているという課題がある中でいかに効率よく運行をしていくかというところでこのＡＩというシステムを入れてその予約をしないといけないってことはありますけども、ＡＩというシステムを入れて効率よく運行していこうというところで進めてきているものでございます。で、予約に関しましては、確かにひと手間かかってしまうというのもあるんですけども、アプリだけではなくって、電話予約、そういったいろんな予約の方法もありますので、どちらか使いやすいほうで使っていただければいいのかなというふうに考えております。

○委員長（池田忠史君）

管野委員。

○委員（管野英美子君）

６回乗ったんですけれど、運行についてなんですけれど新光風台から私のあと、もう１人乗ってきはって図書館に行かれた先に図書館行って私はオアシスだったんですけれど、図書館行くのに光風台新橋っていうんですか緑橋を渡ってすぐに左折して、すぐにもう１回左折して、図書館に近い道を通られたんですけれど、そこは生活道路なんで私はドン付きまで行って、両側歩道の大きな通りを通って欲しいと思ってるんですけれど、それはＡＩが勝手に近道なんでしょうけどもそこは問題があると思います。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課

○総合政策課長（田中久志君）

総合政策課の田中です。

ルートに関しましてはＡＩのほうが判断をして次の予約も含めて一番効率のいい運行するということにはなっておるんですけども、ただ、個別のといいますか、その地域によっては事情とか、いろいろあると思いますのでそこは逆にそういう運行しないという、学習といいますかをさせるということをできるのかなと思っておりますので、交通上の例えば何かそういう問題があるというなところにつきましては、そこを通らないようなルートを設定するということも可能ではあるかなというふうに思っております。

○委員長（池田忠史君）

管野委員。

○委員（管野英美子君）

運転手さんの判断で道を変えはった人もいるんです。帰りユーベルホールから乗ったときに、診療所の前を通って信号右折したときに途中でどっか左に曲がろうとしたんですけども、京タクの運転手さんがまっすぐ行ってイズミヤの方向へ曲がりますって、ルートを変えますっておっしゃったんで運転手さんの教育も必要じゃないですか。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

ルートは先ほど申しましたようにシステムのほうで判断をしまして運転手のほうに指示を出すといいますか、タブレットのほうに指示を出していく形なんですけど、ときにはその運転手さんのほうがよく知っているといいますか地域の道よく知っておられるとかタクシーの運転手がよく知っておられるので、こっちのほうでいくというようなこともあったかというふうには認識をしております。

ただ、そういった状況も含めてすべてＡＩのほうにデータ蓄積されますので、最終的にもう何千件何万件とそういうデータを蓄積していくことによって、最適なルートがひょっとして変わっていくかもしれませんし、そこはそのデータの蓄積の中で、今後ＡＩが判断してくるものなのかなというふうに考えております。

あと運転手の教育ということでありましたけども、そういったところも含めまして教育のほうもしっかりしていくというところで考えております。

○委員長（池田忠史君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

中川です。おはようございます。

ざっくりとした数値とかですね、状況とかお伺いをしたんですけども、今後アンケートの結果とかも含めてですけどもきちっとしたね、形でレポート化していただけるというね、そういうふうなことだったかなと思いますけども、そのうえでデータを提示いただくなり分析していくうえで、ちょっとこれは私の勝手なお願いみたいになるんですけども、例えば乗車人員、10月から始めたかな、２月に終わりましたけど、１ヶ月単位ごとでの、なんかその数値とかね、棒グラフとか、そういうふうな粗いデータではなくて、例えば週ごととかね、毎日はちょっとかなり棒グラフいっぱい細いのいっぱい立ってしまうというようなこともあるんで、例えば週単位ごとにやっていくとか、もしできるんやったら日ごとに、こういう棒グラフで一日こんだけこんだけこんだけみたいなんを示していただければ、よりわかりやすいかな。もちろん週別もあったほうがいいかもわかりませんけども、日別にすると、例えば土曜日はどうやねんと、日曜日はどうやねんと、月曜日はどやそういうふうな見方も、曜日の単位での比較とかね、そんなんもできる、そういうデータになるんじゃないかなと、そういうふうに私は思います。

あと、初めはちょっと低調やったけども、11月12月ぐらいからギューと伸び出したみたいなね、そんなふうな傾向性も見れるようなね、ものになればいいかなと思います。あと、このグラフに追記をね、できるように、例えば何かいわゆる広報しました。例えば12月にプラスアルファで広報しましたとか、そういうふうな変化点ですね変化点を、そのグラフに書き込めるようにね、その変化点を行ったことでどんなふうに、何日ぐらいのちから変化していったとかね。そういうふうなことも見てとれるようなね、分析ができるとか。あと100円割引券かな、あれを配布したタイミングそこの分、変化点として、そのグラフに書き入れることによって、その100円の効果がどの辺から出てきてんねんみたいなね、そういうふうなものを見てとれる。そんなふうなグラフ、データいうかね。そんなふうにしていくとよりわかりやすい、要はこれは今回のハニタスに限らず、広報したらどれぐらいの時点から効果が出始めるとかね。そういうふうなことを知ることができる、そんなデータにもなっていくことができるんじゃないか

なと、そんなふうに私思いましたんでね。

そういうふうな作り方をされたらどうかなと思います。

あと、相乗り率が前回と比べて低かったねという、そんなふうな話ありましたけども、その棒グラフなりの中にですね、とはまた別に、時間帯別に、いわゆる相乗りしたところは、何時ごろやったとかね、そういうふうなのがわかるような、そんなふうなグラフもあったほうがいいのかなと思ったりします。

もう一つのグラフ、これはですね、アイドル状態、要は車３台を毎日毎日走らしてる予定やったけども、いやいや、この時間帯は３台がフルに走ってたけども、でもこの時間帯は２台がストップ状態、いわゆるお客様待ち言うかね、ズーと停車してるとかね、そういうふうなアイドル状態も把握できるような、それがどの時間帯や何曜日やとかね、そういうふうなんがわかるようなデータ、グラフにしてもらえたらありがたいなと。

そうすることによって、皆さん方も多分、状況分析しっかりしていけると思いますんでね。だから何曜日は何台が稼働ね、それもどの時間帯に稼働してるのか、そういったこともしっかりと今後のために活かせるデータ、分析できる仕組みになるんかなと思うんでちょっと難しいかもわからんけども、そんなんね、もしできるんやったら作ってもらえたらいいのかなとこのように思いました。

以上です。

○委員長（池田忠史君）

才脇委員。

○委員（才脇明美君）

おはようございます。

もう初めに田中課長が説明してくれたときにも思ったんですけど、このＡＩＡＩ言うてるのになんでこのデータがないのかなと思って不思議でたまりません。

２月19日に終わってるんでしょ、今日３月13日、その間に、そのデータが今言われたような詳しいデータは要らないですけどね。これ１号車には何台何人乗った、それぐらいの簡単な資料は今日できてたと思うんですけどね。

もうその辺がもう、このＡＩＡＩと推進してるのに、こういう手書きでバーッと書かされやらなあかん状態がちょっと本当に今の現状やなと思うんです。

○委員長（池田忠史君）

はい、高尾副委員長。

○副委員長（高尾靖子君）

一度報告されたかもしれないんですけれども、細やかに停留、乗降の場所を指定されております。

どこの団地にどれだけのあそこの場所で降りられたとかそういうのも示しておられるのかなと思っているんですが、それはちょっと確認ですけどもあったのでしょうかね。

どこで降りてどこで乗ったいう、そういうデータは。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課の田中です。

今回ミーティングポイント111ヶ所ございまして、すべてのちょっと今111ヶ所のミーティングポイントの乗降者数というのは把握はできていないんですけども、前回もちょっと申し上げましたとおり、特に多かったところにつきましては、やはりときわ台の駅、それから阪急オアシス、それから光風台駅ということでこちらにつきまして前回の実験と同様の結果が出ておったと、これはトップスリーというところになってお

ります。

以上です。

○委員長（池田忠史君）

高尾副委員長。

○副委員長（高尾靖子君）

皆さん、買い物に出かけるときには３つの駅で利用する方、それからオアシスというのはあれですけれども、降りたところですよね。やはり、高齢者が使われる方がやっぱり多いんじゃないかなと思うんですけど。駅に行く場合は、学生さんなんかも利用されてるいうこと。そういうようなこともわかるんでしょうかね。申し込みのときとか予約の時点で、どういう年齢層が使ってるとかそういうのが全くわからないことなんでしょうかね。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

登録の際には年齢といいますか生年月日とかそういったところの属性につきましては登録が要らないので、実際にアプリの予約で乗ったのが何歳ぐらいの方かってのはわからないんですけど、そこについては利用者アンケートというのをとりましたんで、そのアンケートの中で見ていくというような形になるかと思います。

○委員長（池田忠史君）

永並議長。

○議長（永並　啓君）

これ、相乗りって３台走ったうえでの相乗りだったんですかね。そこの確認と電話での予約っていうのが、もしこれを続けていくんだったらずっと電話を続けるのか。

気になるのはどうしてもこれの利用の対象となる人たちは、スマホが苦手な人たち、どっちかって超高齢者、そういう人たちに向けてだと、他の自治体であってボタンを押したら来てくれまんねんとか、ニュースで取り上げられていたりとか、スマホを使うっていう段階で相当ハードルが上がるんですよね。

ただ電話だったらいいということで今回の社会実験で電話っていうことを入れておりましたけど、電話だと当然人件費がかかってということになりますけど、それはどういうふうに考えておられるかお聞かせください。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

まず１点目の御質問の相乗り率のところ、３台での相乗り率なのかということなんですけど、それは３台でということすべてということになっております。

で、２点目のところコールセンターの部分なんですけども、こちらつきまして議長もおっしゃったようにコストが当然かかっていくというものでございますので、最終的に交通事業者のほうもどういうふうな判断をしていくかというところにはなってくるんですけども、例えばその予約の仕方がもう少し簡単なアプリでももう少し簡単な予約方法がとれるんでしたら、そういった形でもいいのかなと思うんですけども、そことはやっぱりコストとの絡みも出てきますんで、全体的なところをちょっと検証していく必要があるのかなとは思っております。ただそのスマホを全くやっぱり使えない方もいらっしゃるかと思いますんで、そこら辺のフォローをどうしていくかというところもあわせて考えていく必要があるかなと思っております。

○委員長（池田忠史君）

永並議長。

○議長（永並　啓君）

相乗りを３台走ったうえでって聞いたのは、大体、ほぼほぼ西地区回るんだったら、15分ぐらい走ったらどこでも行けちゃうわけですよね。端っこから端っこまで。

別に相乗りしなくてもって思ってしまうんですよ、３台あればね、１人を送って帰って来たって何10分待たすわけじゃないし、それであれば、そういう方法でいいんじゃないかなと。

何もルートで効率のいいルートでここととここで人を拾ってっていうのは、大都会の話です。すごい渋滞してて、なかなかタクシーも来ない。だから一本逃したらまた次いつ来るかわからないっていう環境だったらそういうのは重要なんですけど、豊能町渋滞して欲しいけどどこもしてくれないですよね。道だって、多分運転してる人なら全部の道知ってますよ、どこ行ったらどこ着くって、ただ目的地だけわかっておけば。

だから本当にＡＩが要るっていうＡＩを入れる限りお金かかるんですよね。入れなくてそこのシステム利用料を入れなくてできる方法というものを考えていく必要があるんじゃないかなと。

そうしないと維持っていうのが非常に難しいのかなというふうには感じますんで、もし可能であれば、３回目社会実験するんなら、そういったスキームでデータがとれるようなことを考えていって欲しいなとは思います。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課の田中です。

また次回に向けていろいろ検討していくというところでございます。

交通に関しては先ほどからの相乗りのこととか、予約のこととか、いろいろ御意見をいただいておりまして、交通、いろんなモードがございます。

路線バス、それからデマンドタクシー、それから今回のＡＩオンデマンド、それから常用のタクシー、いろんな交通モードがございます、同じ地区内を走っております。

そこのやっぱり役割分担というか、このモードはこういう役割で走るっていうところやっぱり位置付けないといけないのかなということも考えておりますので、全体的なちょっと交通網のネットワークといいますかそれをどう作っていくのかってのを含めまして、また検討していきたいというふうに考えております。

○委員長（池田忠史君）

小寺委員。

○委員（小寺正人君）

このテストのね、意味合いね、これが多岐に多分渡ると思ってはおるんだけどね。路線バスと共生できるかという、そんなんもちゃんと見てるのかな。

一つね、もし競合する、要するにたくさんお客さん取るんだったら、共生はできへんよね。多分、共生がね。採算性っていうの当然見ていかないと、絶対続かないしね。

だからそこ難しいとは思うけど、今、何だったかな、貸し切り状態で走ってると、１人が２人しか、多分乗ってないという意味と思うんだけどね。それ、よそのとこも、乗れへんとこは絶対乗れへんらしい。それで、乗ってもらうために、一遍思い切ってこの社会実験やってみようってやってるところがあります。タクシーを使ってね、そしたらあの車買う必要ないですやん。運転手も必要ないですやん、タクシーやから。それに補助出して、85％補助を出すと。15％は払ってもらうということをやったら、ものすごいたくさん乗ってもらえたと言うあれもあるけどね。

だから、ノンカスタマーっていう、要す

るに顧客でない、普段顧客でない人の意向っていうのも調べていかんとあかん。

カスタマーというか、その必要な人だけを見てたら、こんな絶対採算取れへんと思うし、やり過ぎたら路線バスが撤退という最悪の状態を招くしね。ちょっといろんな角度からテストしてみないといけないんじゃないかと思うけど、いかがでしょう。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

当然、同じところ走るわけですからバッティングすることはいけないなと思っております。要は他の交通網との親和性というところは、十分に検討したうえで走らせておりました。

路線バスについては当然通勤通学の時間帯、朝夕のですね、ラッシュ時間等につきましては当然ＡＩオンデマンドでは賄い切れる量ではございませんので、やっぱり大きな路線バスのほうで動かしていくというのが合ってるだろうと思っております。

なので、日中の時間帯につきましてはＡＩオンデマンドのような、いろんなところに皆さん目的がバラバラになってきますので、そこを効率よく繋いでいこうというのが趣旨でございました。

共生というようなお話いただきましたけども、今回ＡＩオンデマンドのミーティングポイントにかなり、かなりといいますかほとんどのバス停を設定させていただきました。で、それ何かといいますと、要は結節になるからです。ＡＩオンデマンドで路線バス乗り換えてもらうということが可能になりますので、そういった意味では日中のそういう乗り換えですね、乗り換えのところも路線バスをうまいこと共生するような形で設計といいますか作っていったというところでございます。

○委員長（池田忠史君）

管野委員。

○委員（管野英美子君）

地域公共交通会議で新光風台の自治会長がミーティングポイント多いって、いちいちごみステーションに設定しなくてもいいんじゃないかということもおっしゃったし、バス停まで歩かれへん人、新光風台の場合です。

そんな方は、おでかけくんがあるんじゃないかと思うんですけど、それの福祉輸送とハニタスどう考えておられるんですか。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

ハニタスのほうは公共交通ということで公共交通は基本的にはどなたでも運賃払えばどなたでも乗れる乗っていただけるというものでございまして、福祉有償運送というのはある程度その対象者限定的なものというところでそこら辺の棲み分けはできているというふうには思っておりますんで、おっしゃったようにミーティングポイントが多いということなんですけども、バス停までね歩けない方については当然もう福祉有償運送の対象じゃないかというところ、それは本当に一理あるのかなと思っておりまして、どれぐらいの範囲でミーティングポイントを置いていくのかっていうのは、ちょっと今後検討したいなと思ってます。

ただポイント自体はもう、例えばあんまり増やしても減らしてもあんまりそこは金額的なもんとかについてはあまり変わらないのかなというのもありますので、利便性とそこら辺をちょっと勘案してですね、考えていきたいというふうに考えております。

○委員長（池田忠史君）

高尾副委員長。

○副委員長（高尾靖子君）

気になりましたけど確かに阪急バスとの競合っていうことをずっと言われてて、その点はねどちらもうまいこといかないと話がこれは利便性も保たれないっていうところがあると思うんですけどね。

私一般質問でも提案して参りましたけども、今全国で高齢化しているところで、こういう乗り合いバスとかいろいろと工夫して走らせています。大阪では寝屋川市のこと言ってきたんですけど、寝屋川市が乗り合いタクシーですかね、走らせてるいうことをね、すごく丁寧でたくさん利用されてるいうことでね、そういうのは一応勉強というか調べていただけたんでしょうか。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

寝屋川市さんの取り組み、乗り合いタクシーの取り組みにつきましては、私のほうもホームページ等でも拝見しておりますし実際にそういった情報も得ております。

空白地といいますか、公共交通の空白地の中で区域の中で運行される分については無料というふうにお聞きをしておるんですけども、区域から出るということになりますと、有償で300円というようなところでやられてるところございます。で、ある程度その意味では、目的とかというのがある程度限られた運行なのかなというふうには考えております。

もう少しハニタスなんかは、公共交通の中でもう少し広い範囲で、どなたでも乗れるというところで広い範囲で運行していくというところで、少し毛色といいますか違うのかなというふうには考えておりますけども、ただいろんなそういった事例につきましては、調べながらやっていってるというところでございます。

競合というところがあったんですけども、交通事業者としても路線バスと、そのハニタスで利用者取り合うというようなところの考えはなくてですね、ハニタスを入れることで、皆さんの外出の機会を増やしていこうと、利便性を上げていこうと。

そのことで、路線バスとか能勢電の利用者も増やしていくんだという考え方でやっておりますので、どっちが食い合うというようなところでは考えていないというところです。

○委員長（池田忠史君）

はい、中川委員。

○委員（中川敦司君）

中川です。

今回のこの約３ヶ月４ヶ月かなこの期間の実証実験の中で、幾つかのパラメーターいうかな振って、もう実験してみたいなみたいな、パラメーターか何か例えば料金を変えるのも一つのパラメーターの一つかなと思うんやけど、なんかその運行時間、待ち時間が何かそんなんもなんかちょっと変えて、ちょっと実験してみたいなみたいなことおっしゃってたような気がすんねんけど、そういうのってどんなパラメーターがありましたっけね。

なんか、ちょっと今覚えてるのはそれぐらいやってんけども。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

そうですね、パラメーター、システムのパラメーターにつきましてはですね、今回その利用人数が少なかったというところで、ちょっとどう言ったらいいですかね、ある程度その例えば１号車に予約を集中させる

ような動き方であったりとか、あとは例えば地区をこう分けておいてこの地区の予約は例えば何号車に充てるみたいな、そういう予約の入れ方であったりとか、そんなことをしました。で、前回のように予約が多くて、御利用者が多かったときは、要は何分待たすかというような時間ですね、その分を動かしたりしてたんですけど、今回はちょっと動かすまでもなくといいますかちょっと利用者が少なかったんで、そういうようなパラメーターの変更しかちょっとできなかったというようなところです。

○委員長（池田忠史君）

委員（中川敦司君）

○委員（中川敦司君）

今言うてるパラメーター、料金は別にしてね今言うてるそういうふうなシステム上のパラメーターの変更、そう言ったことについては、ちょっと金額的なものをお伺いしたんやけどそれパラメーター変えることによってちょっとソフト変えなあかんとかそんなことはないよね。それは、ソフトのある一部の入力を変えるだけで済むという、そんなんで済むいうことですか。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

パラメーターの変更につきましては特に費用というのはかかりません。システムをさわるだけということなので、はい、大丈夫です。

○委員長（池田忠史君）

中川委員。

○委員（中川敦司君）

あとさっき管野委員のほうからもありましたミーティングポイントが多いんちゃうかと。もっと減らしたらええんちゃうかと。

例えばミーティングポイントを増やしたり減らしたりするのはお金がかかるんですか。ソフト上でちょっと変更かけなあかんとかいうことになっちゃうんかな。

そのあたりちょっと聞かしてもらいたいですね。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

総合政策課の田中です。

細かな数字まではあれですけど、そのミーテングポイント増やすということに対するおっきなそのお金、もうシステム自体には豊能町の中の西地区の地図を埋め込んでますので、あとはどこにポイントをどこに置くかいうだけのことになるので、そんなに大きなお金が増えたり減ったりいうのはないのかなというふうに考えてます。ミーティングポイント増やすだけならば、はい。

ただその細かいところで言うと、そのミーティングポイントを表示させる標柱であったりとかマークであったりそれは作らなあきませんけど、システムの中で１個ミーティングポイント増やすとか減らすというのはそんなにはかからないのかなと思ってます。

○委員長（池田忠史君）

永並議長。

○議長（永並　啓君）

ミーティングポイントって上限あるんですか。上限がなかったらやたらめったら増やしたらほぼタクシーですよね。

いや、だからタクシー寄りにしたいからある程度バスよりもミーティングポイント増やすのは僕はＯＫやと思ってるんですよ。増やさないとタクシーに近づかないんでね。それでさらに増やしていくと、極端に言うともっと家のそばに来るわけですよね。極端に言うと全家の前にミーティングポイントってしたら、タクシー。

そういう裏技は駄目、上限あるの。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

総合政策課、田中です。

ミーティングポイントに上限というのは基本的にないと思ってるんですけども、ただ先ほど言いましたけど交通事業者との利害の調整の中で例えばミーティングもっとめちゃくちゃ増やしてタクシーのような動き方すると、安いタクシーになってしまうんで、多分そこは調整ができないと思います。なので、実質的なもうできないと思います。

ある程度やっぱりそのバスとタクシーの間ぐらいをねらうような行き方じゃないとちょっとタクシーのほうからのやっぱり反発といいますか、そういう調整ができないのかなと思ってます。

○委員長（池田忠史君）

永並議長。

○議長（永並　啓君）

そらタクシー、競合するのはタクシーですよねどっちかっていうと。タクシー事業者の利益はどれくらいあるのかっていうところを調整する必要はありますけど、そこにタクシーの運転手にＡＩのそのバスの運転手をしてもらうっていうことにすれば、それなりにWin－Winになるんじゃないかなあという感じはしますけどね。今ほっといたってタクシー、そんなに頻繁に乗らないんであればね、とは思いますけどね。

○委員長（池田忠史君）

才脇委員。

○委員（才脇明美君）

そもそも論なんですけどね。これ８人乗りのこのハニタスで平均乗車率１.19ぐらい。

これね、スマートシティって言ったら、環境も考えてますよね。二酸化炭素吐きまくって、西地区ね。新光風台の方ですけどね。ちょろっと言われたんですよ。どうなってんのかなと。

そもそも論ですわ。もうちょっとデータもないから、ざっくりとしかちょっと言えないんですけどね、その辺をどう考えですか。乗車人数もですけど。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

総合政策課、田中です。

当然乗り合いの事業ですので、乗り合い率高めていくというのが一人当たりのＣＯ２といいますか排出量を減らしていくという観点でも重要かなと思ってますし、お一人で自家用に乗って動いてもらうよりかは、乗り合いで動いてもらうというほうが環境的にもいいのかなと思っておりますので、そこはちょっと利用促進というか、していかないといけないのかなというふうには考えております。

○委員長（池田忠史君）

これ、ちょっといいですか。

これってね、もともとの目的は、皆さんが家から車がなくても出れるようにっていうことをじゃないですか。ミーティングポイントをある程度設定したうえでしてて、先ほどのタクシーの話じゃないですけど、これ最終形はどこにあるんですかね。

皆さんが出かけるのに、それこそドアツードアまでを見ているのか、もうあくまでもそのバスとタクシーの間を求めてるのか。その最終形は、町の中ではどこを目指しているのかちょっと確認したいです。

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

交通考えるときにといいますか一つの交通モードですべてのニーズといいますかす

べてのニーズが賄えるといいますか満たされるわけではないので、交通はやはり役割分担というのが大事なのかなと考えております。

いろんな交通モードがある中で、すべての交通モードをうまくネットワークを作って、最終形ということなんですけどネットワークを作って、利便性を高めるであったりとか、外出の機会を促進するであったりとかそういったところを目指してますので、ＡＩですべてを解決することではございません。決して。

なので、他の路線バスそれから電車、タクシー、すべてひっくるめてすべてのネットワークをうまく作るというところが、最終かなと思っております。その中のＡＩもその中の一つであるというふうに考えています。

○委員長（池田忠史君）

それってね、昼の時間帯の路線のルートバスがあるのにそれはつなぐ形なのかそれをやめてＡＩオンデマンドのバスを運行したことによって、午前、朝夕の多い時間帯はバスにお願いして、それ以外はもうＡＩで回すっていう考え方なのか、それとも、朝夕以外の昼間の路線便も残したままで、ＡＩでその路線便までＡＩのオンデマンドでつなぐっていう形の考え方なのか、その辺はどうなんですか。

電車の駅はもう動かないから、もう電車の駅はもちろんつなぐのは当たり前ですけど、バスはなくす可能性もあればバス停の場所は移動になる可能性もあるんで、その辺はどう考えてるんですか。

はい、田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

路線バスにつきましては、最初ちょっとどうなっていくかというのはちょっと今の段階でわかりませんけども、ただ今の現状の路線バスをやっぱり維持していくってのが非常に難しいという状況の中で、じゃあそのまちの賑わいといいますか地域の活性化、どういうふうに図っていくのか、やっぱりその人の動きってのがなければまちの活性化って図れないと思っておりますので、日中の人の動きをどう作っていくかっていうところになってくるのかなと思っております。

路線バスが維持できるのであれば当然路線バスで動いてもらうということが考えられるんですけども、やっぱり便数がどんどん減っていくという中で、それに完全に変わるというわけではないんですけども、それを補完するような形で、もう少し利便性の高いものというところで考えてきたというところでございますので、路線バスの維持が難しい中でＡＩオンデマンドで補完するような形にはなるかと思うんですけども、そんな形で進めていきたいと考えてます。

○委員長（池田忠史君）

はい、永並議長。

○議長（永並　啓君）

お願いがあるんですけど、このデータをもって、豊能町の状況っていうふうには判断しないでもらいたいんですよ。

もう最初から言ってるようにこの豊能町にはバス文化がない。だから昼間ほとんど乗らないっていう状況で、ほり込んできたんですよね。

やっぱりこれは何回か言ってますけど、定期だとむっちゃ安いんですよ。一回当たり100円なんで往復で200円。じゃ毎日車をない人にとってはすごい定期を買うとすごいお得なんですよね。でも今の段階ではまだ高齢者結構元気なんですよ。だから車を持ってるし、お試しでは乗るけど、車があるから車で行くし、短い距離だったら健康

のために歩こうかって人もいるし、ちょっと実験がね、昨日から言ってるけど、どっちかっていうと押し付けでやってしまってるんで、下から住民ニーズがすごい上がってきてやってる事業だったらよかったんですけど、まだまだ運転免許の返納者が少ない豊能町の中ではそういう中でやってる実験なりデータとしては、これが正とは思わない。もうちょっと将来的に免許がなくなった、そういったところのときに定期を買って、毎日買い物で近くに行けるようになりましたとか、そういったときのデータが正しいデータかなと思うんで、いろいろ他の事業者さんと話すときに、これは豊能町の今の現状じゃないですよっていうところ。未来にはこうですから、粘り強く続けていきましょうみたいな、なんかそういうような形でお伝えしておいてもらいたい。

これをもって豊能町乗れへんな、あかんなみたいな感じに思われたくないんですよ。

お願いします。

○委員長（池田忠史君）

松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

いろいろな御意見いただきましてありがとうございます。

もともとですねこの取り組み、地方創生の取り組みということでデジ田のお金を使って始めました。

地方創生何かっていうと地方に賑わいをということで、今回移動についても外出支援することでコミュニティを作っていくというところを目的にスタートしたんですけれども、その中で交通事業者、地域の地域公共交通を担っていただく事業者ともお話をしながら、これを進めていかないといけないというところで、2024年問題っていうのがありますので乗っていただいて一緒に取り組みましょうというところがありました。

なので、押し付けという言葉が議長のほうからいただいたんですけれども、こちらからスタートしたことなので、住民の方には、そこを御理解いただくことなく、まずイベント的にこういう乗り物があるんですよっていうところからスタートしたので、皆さんとしては今後どうなっていくのかなっていうのは非常に不安に思われてるというところです。

アプリの登録とかに行ったときにですね、いろいろお話を聞いたときにもやはり議長おっしゃられたとおり、ちょっと早いかな、僕はまだ歩けるからねっていうことはいっぱい聞きました。そういう方たちにもですね、交通まちづくりとしてその交通を今後どういうふうに考えていくのか自分たちがその免許証を返納したあとで、町に住むときに、何が必要なのかっていうことも聞いていきたいというようなお話を自治会に行ってしたりとかいろいろさせていただいてるところなんですけれども、今後はこれは一つの社会実験としてですね、数字を見ていくっていうとこもあるんですけれども、地域の中、うちの町としてですね交通をどう考えていくんかっていうのを、住民の方たちと一緒に考えていくステージがこのあと必要だというふうに考えています。

もしこれが要らないということですね、住民の方たちがおっしゃられて、違うものを求められるというようなことであれば、そういうことも考えていかないといけないとは思いますけれども、地域公共交通ということで、３者でいろいろ会議をしてきたというところもあります。その会議の中で、2024年問題、今後運転手がなくなるから、豊能町だけではなくていろんなとこでもバスは減便していかないといけないんだという民間事業者の声もあったりとか、豊能町

にときわ台営業所、いつまで置いておけるかわからないというタクシーの運転手の方、事業者の方たちの声もあったりしますので、そちらはそちらでいろいろ話をこれからしていきながら、一方では住民の方たちがまちの交通どう考えていくかっていうようなそういうような仕組みづくりっていうのが必要ではないかなって思います。

なぜそれちょっと長くなるんですけど、なぜそれ思ったかというとＮＰＯでシニア層での勉強会を月１回やられてる団体がありましてそこのところで交通をちょっと考えたいなっていうようなお話が出てきました。

その方たちはまだ健脚で、お話に行ったときにハニタスのこともいろいろ聞かれたんですけど、ハニタスには最初興味なかってんけど、もしかしたら３年５年後、今議長おっしゃられたとおり自分たちも何か考えへんかったら免許証って絶対返納せなあかんので、そういうことを考えさせる、そういうテーマで１回勉強会したいなっていうような声も上がってきてますのでそういう住民の方たちのですね、シニアの方にこれから免許証返納しようって考えてる方とかにもいろいろ御意見いただきながら進めていきたいと思っています。

そこのところのつなぎとしてですね、まずは今回のアンケートをお願いしました。乗っていらっしゃる方乗っていらっしゃらない方、たくさん40人ぐらいのメンバーがいらっしゃるところなんですけれども、そこにそのハニタスについてどう考えるか、そのアンケートの自由記載のところ使っていただいてそれぞれのお声いただけないかなということをお伝えに行ってきました。

なので、そういう住民の方たちが交通どう考えていらっしゃるかっていうことも大事にしながらですね、そこの中でいろいろ考えたものをもって、永並議長おっしゃられるように、いろいろ考えてその中でこれが住民として必要になってきてるんやというところまで持っていってから考えていくっていうのも一つの方法かと思いますので、一方ではそういう取り組みをしてるということをちょっとお話しさせていただきました。

よろしくお願いいたします。

○委員長（池田忠史君）

小寺委員。

○委員（小寺正人君）

要するに、便利さを求めると競争が始まるしね。競争が始まると、負ける人も出てくるしね。

だから負ける人が出てきたらええやんという考えもあるかもしれないけど、そしたらこのタクシーが１台も走ってへん町でいいのかとかねいろんなことを考えていく、そのための実験をやってもらいたいと思うんですよね。

このまま、ここは西地区は徒歩圏の住宅地として開発した。開発業者が言ってんねやから、そもそも要らんかったはずなんです。ところが坂道が多いとかいろんな年取って車が運転できなくなったとかその人たちを救わんでもええのかどうか。それは、民が救うことはできへんから、公の機関が救うしかないからね。でも、公と民が一緒に競合してやると絶対、多分、公のほうが負けると僕は思うけどね。

でもそこらをいろいろ考えてもらいたいと僕は思います。

○委員長（池田忠史君）

はい、松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

公も民も両方で考えていかないといけないと公民連携で進めていくっていうことになりますが、そういう段階ですね、そうい

うところは大事に公だけで考えてできるものでもありませんので、大事にしていきたいと思う。

○委員長（池田忠史君）

中川委員。

○委員（中川敦司君）

ちょっと今回の当初予算にちょっとリンクするような話になってもいいですか、委員長。お金の話。

（委員長了承）

○委員（中川敦司君）

多少はよろしいかすみません。

ちょっとおさらいになるかもわからんけども、今回の当初予算の審査の中で出た話だったかなと思いますけども、今阪急バスに毎年今2,000万か3,000万ぐらいのお金をね、西地区のバスの運行に対してというような形で確か入れてるかなと思いますが、もしも今後このハニタスを実際阪急バスがもう運行してくれはるというふうになったときには、今毎年阪急バスに入れてるお金、2,000万か3,000万かな。そのお金でやりくりしてもらうみたいなそういうふうな話やったと思いますが、それで合ってますよね。

○委員長（池田忠史君）

上浦町長。

○町長（上浦　登君）

私のほうからお答えさせていただこうと思っております。

今阪急バスにはですね3,500万円、年間補助金としてお支払いさせていただいておりますが、今の中川委員がおっしゃいましたようにですね、町の財政を考えますとですね、これ以上阪急バスにですね、ＡＩオンデマンドバスのためにとかそういうことですね、向こうがどのようにおっしゃっるかちょっとわからないですけど、町としては3,500万円が限界かと考えてございます。

○委員長（池田忠史君）

中川委員。

○委員（中川敦司君）

言うてみたらそれは人件費とかそんなんも全部もう阪急でちゃんと見てねというそういうふうな意味合いのことやと思うんですけども、このＡＩオンデマンドというのは、それなりにやはりシステムを使っての運行になってるんやけども、そのシステムにかかる、毎年そのシステム利用料か何かそういうまた費用も、もし発生するのかなと思うけど、そういったものについても阪急バスで払ってもらう、それともいやいやその部分は、その実施運行なったときに、それは豊能町がそこは負担せなあかんのかなみたいなそのあたりは、どんなふうになってたんですかね。

○委員長（池田忠史君）

上浦町長。

○町長（上浦　登君）

はい。お答えさせていただきます。

それも含めて3,500万円の中でですね、していただけたらと私は思っております。

もう少し先ほど池田委員長のほうからもお話がありましたけれども、今後の豊能町の公共交通の体制のあり方っていうのは、田中課長もですねちょっと申し上げましたけれども、西地区におきましてはですね、確かに朝夕の通勤通学時にはですね、路線バスが必要だと。日中についてはそのバス文化がないんでということで議長おっしゃって。それは確かに、最初、人口２万7,000人ぐらいまで行ったときでもバスとかは、ほぼなかったように私は記憶にしておりますのでそれでもたくさんの方にお住まいいただいたということも含めて、バス文化はそんなに定着してないんだろうなということで、今松本が2024年問題とか今年でしょうけども、いろんなことがあって労働環境の問題だとかそれから人手の問題だとか、

大型バスと２種どんだけ持って歩いておられるんだというようなことも含めて、阪急バスさんとしてはですね、やっぱり日中何とかしたいというようなことでひょっとすると日中の時間帯が交通空白地帯になってしまうと。いわゆる元に戻ってしまうというようなことになるんでしょうけども。

その辺のところをですねＡＩオンデマンドでですね、フォローしながら、西地区の全体のですね、需要と供給のバランスを持って電車とバスとタクシーとＡＩオンデマンドとそれぞれの時間帯をですね、今申し上げましたようなことでですね、公共交通のそれぞれのツールを使ってですね、空白時間にしないというようなところが大切じゃないかなと私は思っております。

はい。以上でございます。

○委員長（池田忠史君）

高尾委員。

○副委員長（高尾靖子君）

確かにバランスが大事だと思います。車がなくなると本当に不便になりましてそういうところのカバーがねできるようなことで、今回アンケートをとられるいうことですけれども、アンケートのとる範囲っていうのはどのようになっているのか、ちょっと聞きたいです。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

アンケートにつきましては基本的には利用者アンケートということで、ハニタスは御利用になれたときにですね運転手の方からまずお渡しをいただきまして、当然その方の次の御予定ございます、そこで書けませんので、書いていただいて回収するというような形で各施設のほうに回収ボックスを置いておりまして、そこで回収するという形まずやり方が一つ。

それから、実際に乗っておられない方にもというところで、自治会なんかを通じてですね、各自治会館のほうに回収ボックスとアンケート用紙を置かせていただきまして乗ってない方の御意見を聞こうというところでやっておるというところでございまして、利用者と利用者でない方、両方でやっているというところでございます。

○委員長（池田忠史君）

高尾委員。

○副委員長（高尾靖子君）

結果、今もうすでに始めてはると思うんですけども、結果はどのように皆さんがいろいろデータを出していくのには、どの時期になってくるんでしょうか。データが出る時期。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

アンケートの分析のところなんですけども、今ちょっと交通事業者さん阪急さんのほうにちょっとお願いをしておるところでございまして、ちょっと調整しながら進めていってるというところでございます。

ちょっと明確な、いついつというところはちょっとまだ今調整中というところでございます。

○委員長（池田忠史君）

いろいろ意見はあるかと思いますけれども今後またこのデータをですね、いろいろ作っていただいてそのあとまた、意見交換というか、情報交換させていただければと思います。

今後ですね、阪急バスなどと交通事業者と実装について協議されるかと思いますけれども、委員の皆さんから実装に向けて何か御意見等ございますでしょうか。

今後、まだもう１年、実証運行されることになるのかなと思ったりはしますけど、その後最終、これは議会としてもできれば残してというか、何らかの形で運行できればなというところありますんで、実装できるというか、実装するために、何かこういうことは必要じゃないかというような話等ですね。

管野委員。

○委員（管野英美子君）

令和６年の秋から走るっていうことではないんですか。その前にもう１回実証実験とかはないんですか。

本格的に走るのはいつかスケジュールをお聞かせいただけますか。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

次の運行いつからかというところでございますけども、まだいついつというところは決まっておりませんけども、ただ早くても秋以降にはなるのかなというのは考えております。

○委員長（池田忠史君）

管野委員。

○委員（管野英美子君）

それはまだ実証実験の段階ですか。路線バスを止めてということではないですね、昼間の。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

その部分につきましてちょっとまだ現段階ではちょっとわからないと、すいません。

○委員長（池田忠史君）

才脇委員。

○委員（才脇明美君）

乗車人口を増やすにはもうほとんどあれですね、まちづくりコトづくり、コトづくりをするということでそれで連携してるんですよね。

ずっともうコトづくりで、働かなあかんということですよね、総合政策課は。

○委員長（池田忠史君）

松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

コトづくりのお話をいただきましたが今年度は国土交通省が共創モデル事業というのをしておりましてその中でコトづくりを進めながらですね、交通について考えるというものがございましたのでコトづくりを中心にしてですね進めて参りました。

今後はですね、共創モデルという形でするかどうかっていうのもまだわからないところですけれども、コトづくりというよりもコミュニティというか町をどういうふうに考えていくかというのは、先ほど申し上げたとおり住民の皆さんと一緒にですね考えていくということは必要だとそういうふうには思っております。

○委員長（池田忠史君）

才脇委員。

○総務部理事（松本真由美君）

もうコトづくりは終わったということですか。

○委員長（池田忠史君）

松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

はい。ちょっと語弊があったかもしれません。コトづくりという単語はですね、共創モデルという、今回補助金を取った中でですねいろいろなことを町の中で起こして、それを移動としての素地に使って、コミュニティを作ると同時にそれによって移動が必要になってくるだろうというそういうふうなスキームを作り上げていきなさいとい

うのが国土交通省の補助金の目的でございましたので、そういう形でコトづくりという言葉を使わせていただいておりました。

コトづくりを違う言い方をすると地域コミュニティをどうしていくかということを、いろいろな事業等ですね進めながら考えていくっていうことになるのかなと思っております。

○委員長（池田忠史君）

才脇委員。

○委員（才脇明美君）

一番初めのこの交通特別委員会で、コトづくり、まちづくりとか言うてはりましたね。そして私は常にまちづくりのことを考えとかないといけませんね、忙しくなるねって言いましたよね。

それの、そのコトづくりの検証もされてなくてまた次に進むということなんですかね。そういう検証なんか全然結果報告もないですし。

○委員長（池田忠史君）

松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

共創モデル事業というのは今回ハニタスを走らせていただいたことで阪急バスが取った補助金ではあるんですけれども終わりました。

こちらについての報告書もですね、国交省のほうにも上げていくということですので、それは共有して私たちも見ていくことになりますので、報告させていただく機会をいただくっていう形で、今年度の事業に対して共創モデル事業を使ったという意味では報告をさせていただくということになりますのでお願いしたいと思います。

まちづくりはずっと続けていくのかということですけれども、それは企画の部局でまちづくりというものを担当しておりますので、まちづくりについてっていうのは移動だけではなくてですね、いろいろなところでまちづくりっていうのは考えていくということになっていくのではないかと思います。

○委員長（池田忠史君）

才脇委員。

○委員（才脇明美君）

補助金や助成金いただくのはすごく大事なことなんですけど、それを私たちは覚えてますから、こういうことをするからということで、その検証の結果も聞かされなくてそのまま進められて、聞かなまた言ってくれない。

その体制はちょっとおかしいと思うんですよ。覚えてるから。だから頑張ったらいいねんなと思ってますので、その体質が私、今の現状、もうさっきも言ったけど、こういう現状になってるのかなと思います。

いろいろバラバラといろんなこといっぱい言うてはるけどね。一つのことを丁寧にされてないことが、こういうことになると思うんです。

だから、もう一つ、言わはったらそれ責任を持って、また報告なり失敗はあっても当然です。でもその失敗もちゃんと報告して欲しいなと思います。

○委員長（池田忠史君）

松本総務部理事。

○総務部理事（松本真由美君）

はい。ありがとうございます。御意見としてはですね、真摯に受けとめさせていただきたいと思います。

○委員長（池田忠史君）

永並議長。

○議長（永並　啓君）

３回目、まだ予算の途中なんで、どうなるかわからないのかもしれないですけど、どちらにしろ、先ほど松本理事が言われたようにやはり日頃からその特定の団体との

お話だけじゃなくて、日頃から広報紙などで今後こうなりますよとか、若干不安感を煽るじゃないけども、そういうその交通のハニタスの重要性であったりとかを、１ページ、今から秋やったら、４、５、６、７、８、９、10というぐらいずっと毎月、１ページ使って、常に情報発信して、こうなってしまいますよとか、こういうのをやってますよ、定期代やったら一回100円で行けますよとか、そういうふうに情報発信をして思考を煽って煽ってドカンと実験しないと。やっぱり今まではそういうのがない中で、はい実験しますやから、なかなかついていくのにしんどいですよね。だから今、課長言われたように最初の数ヶ月なんでもうジリ貧状態でちょっとずつ増えていく。それを、だから映画とかも一緒なんですよ。いろいろなところでＰＲして主演の俳優さんがいろんなとこに出て、それでこうやって公開日を迎えて公開日の前には前作をやったりとかいろんなことをして盛り上げて盛り上げてドカンなんですよ。

だからそういう仕掛けっていうものはしていかないと、やっぱり交通の深刻さっていうのは豊能町、すごいあると思うんで、そういう状況というものを、現実を広報紙って結構高齢者読んでる方結構多いんでね、そういった中で１ページ毎月使ってそういう情報発信をしてください。お願いします。

○委員長（池田忠史君）

今後実装していくにあたってもう１回実験をするのかそれとも、先ほどおっしゃってたように今後もうそのまま実施をしていくのかっていうところもあるとは思いますけれども、やはり先ほどから何度も言われてる永並議長が言われてるように、皆さんにちょっと周知をしていかないと。もう全然、その周知の仕方もただバスが走りますっていうだけじゃなくて、やはり前からも言ってるとおり、このまま行けばもう皆さんバスもなくなりますよと、もう足がなくなりますよというようなことも含めてですね、ちょっと周知していかないと、なかなか利用者が増えることもなければ、このまま何も変わらないような気がしますんで、もう少し住民の皆さんにいろんな形でですね、周知をしていく必要があるのかなというところは思います。はい。

ですので、その辺はちょっと今後よろしくお願いいたします。

（「最後ですか」の声あり）

○委員長（池田忠史君）

その他はありますけど、とりあえずこのハニタスについては。

上浦町長。

○町長（上浦　登君）

はい。私先ほどちょっと私としてはということで申し上げましたけれども、公共交通って、ずっと私申し上げておりますけれども非常に一番難しい行政の中でのですね、一つの分野の一つだなと私は思っております。と言いますのは、交通事業者さんが相手におられてですね、そこに需要と供給があって乗られる方が住民であってというようなことがいっぱい、条件が重なって参りますので。3,500万の話だとか先ほどのシステムの話の料金の話だとか申し上げましたけれども、これは最終的にはですね、難しい中でのですね、交通事業者さんとの間でのですね、話とか協議にもなって、その協議の中に我々は何を考えてるかというと、松本がですね、先ほどからるるお話ししてくれましたようなことも考えながら、住民の方々にとってどれだけ利便性を求めていくかというようなこともありますので、そこは金額的にはコンクリートさせていただいたというようなことではございませんでして、今の財政状況を考えるとそういうこ

とで進めていきたいというような思いを述べさせていただきましたので、決してコンクリートしたわけではないんでそこだけ御理解いただきますように、ちょっと補足をさせていただきます。

よろしくお願いいたします。

○委員長（池田忠史君）

はい。それではですね、ハニタスについてはこれで一旦終わりにさせていただきます。

続きまして、その他ですけれども、何か、委員さんこの際何かございますでしょうか。

永並議長。

○議長（永並　啓君）

東地区の交通網の検討をするにあたって、何回か聞くと松本理事のほうから、ワークショップを開いて、いろいろこうニーズがこうあってってニーズがちょっとまだはっきり把握できていない状態というものをちょっと聞いたんですよね。

やはりどういうニーズがあるかがわからない中では、どういう交通網、対応したほうがいいのかっていうのが全く見えてこないんで、一度アンケートなりを東地区住民全員にどういう交通網が欲しいですかとかどういうところに行きたいですかとかそういうアンケートをとってもらいたい。

それがないと西地区のオンデマンド交通を東地区に持っていったら、例えば、えっ希望ケ丘だけ回すやつでうまくいくの、絶対うまくいかないですよね。どこに行きたいのかっていうところをもうちょっと明確にしていかないと、ここならバスのほうがいいよねタクシーがいいよねっていう対応がとれないで是非ともアンケートなりをとっていただきたいと思いますがいかがですか。

○委員長（池田忠史君）

田中総合政策課長。

○総合政策課長（田中久志君）

はい。総合政策課、田中です。

令和４年、令和５年度と２ヵ年かけまして公共交通計画というのを策定をさせていただいております。

その中でアンケートのほうもさせていただいたというところがございますので、ちょっとまずはその結果というのをまた報告させていただくというところで、ちょっと１回まとめさせいただきます。

○委員長（池田忠史君）

永並議長。

○議長（永並　啓君）

いや、僕が言っているのは全住民ですよ。

その一部の人をピックアップじゃなくて、だからいや公共交通、何でかというと交通網というのは、皆さんが一人一人が普段使うものを考えていくことだから、全住民に一応挟んで送るだけです。回収率100％なんて無理だとしても、そういうのを１回挟んで送ってみて、返ってきたもので分析するっていうことですよ。

だから、全住民の方がどういうふうに交通を考えておられるのかというアンケートをとっていただきたいというところなんですけど。

○委員長（池田忠史君）

入江総務部長。

○入江総務部長

はい。総務部、入江です。

おはようございます。

一応ちょっとその件につきましてはやっぱり東もいろいろ交通の課題はございますのでちょっと検討させてください。

○委員長（池田忠史君）

永並議長。

○議長（永並　啓君）

項目についてはまたいろいろ相談させてください。同じとるんであれば、それでい

いなと有意義なものにしたいんで、また相談させていただいた中でとって、それをもとに、我々も一緒に考えていきたいという思いは一緒なんで、ぜひとも、よろしくお願いします。

○委員長（池田忠史君）

管野委員。

○委員（管野英美子君）

東地区のことですけれど、今のデマンド交通がどうして使いにくいのかっていうのが私は乗っていないから、土地勘もないし、わからないんで、対応は西地区にまわしたらええなと思ったんですね私は。あれでいいと思ってたんですね、ＡＩ使わなくても。

だから何が不便なのか、才脇議員の質問の中で電話が出ない、電話を取ってくれないっていうのもありますけど。あれで何があかんのかっていうのも分析していただきたいと思います。

○委員長（池田忠史君）

東地区の交通については、今、ここ２年で、西地区だけＡＩ走って東地区何もしてへんっていう話はずっと出てると思いますんで。何らかの形で今のデマンドタクシーをもう少しアップデートするような形でですね、皆さんが使って。東地区はね、今みんなこの軽トラは乗ったはりますしね。なかなかバス使って移動する方は少ないのは事実なんですけど。

ちょっと少しね、何らか使っていただけるような形のアップデートはちょっとしていただければなと思います。

先日も電話の件は今後ちょっと対応していただけるような話もありましたんで、その辺もまたちょっと様子を見てですね、していっていただければなと思います。

アンケートについてもできればちょっとニーズについては、実際それでどうこうというところまでいくのかわからんにしても把握する意味でもちょっととっていただければなと思いますんでよろしくお願いします。

今まで前回までですね、議題の中で、今ありました、議長からお話があったちょっと今交通事業者さんはそれぞれもうなかなか赤字ぎりぎりのような状態で営業されてますんで、こちらからなかなか要望するのも難しいというような話もありましたし、これまだできてないんですけど、議会としても、やはり何もバスと電車等をですね使わないとなくなくなるというか、減便なりということがあるのでそういうのを訴えかけていかないとというお話もありまして、そういうのももちろんこちらもしていかないと駄目だとは思ってますんで、そういったことも、こちらもそうですし理事者側としてですね、いろいろとお願いしたいことはあるんですけれども、委員さん他、別に何かないですかね。交通に関して。

ですんで、今言ったことは今後ちょっともうできるだけ早い段階でいろいろとしていきたいと思いますんでよろしくお願いします。

ではないようですので、次回は、ＡＩオンデマンド交通実装について、実装なのか、実証運行なるのかわかんないですけど。行政側から説明、報告等ができる段階が来ましたら、開催したいと思っておりますが、よろしいでしょうか。

（「はい」の声あり）

○委員長（池田忠史君）

それではですね、御異議ございませんのでそのようにいたします。

それでは本日は閉会といたしますがよろしいでしょうか。

（「異議なし」の声あり）

○委員長（池田忠史君）

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６回交通特別委員会を閉会いたします。

どうも御苦労さまでした。

午前10時51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