

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日です、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ので、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、特に東地区の希望ヶ丘のですね、バスダイヤがですね大きく改編されると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申しますか、補填していくと申しますかというようなことも考えながらですね、希望ヶ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、まだまだこれらになるのかなと思っておりますが、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ていただきます。

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す。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す。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月からの月別で見えていきますと、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月にかけて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せう。

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くという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くか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す、当初の方が多くて、後半に行くほど少なくなっていくと。

このことをちょっと見てみますと、最初はこちらちょっとお試して乗ってみようという利用者が多かったと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い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%というところでもございました。

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というところなんですけど、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て、慣れてしまえばというか慣れた方にとっては、アプリのほうは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。よろしく申し上げます。

○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。

前日も言ったと思うんですけど、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や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こと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、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るのが私聞いている大勢の方から、そういうことでね、いや、もう本当にせつかく走らせていただいているわけですけどもね、いろいろこう手続きをしないとけないところでのね、

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と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枚付いたというので、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か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るところまで進めてきているものがございます。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があるんですけども、アプリだけではなくて、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ど、それはAIが勝手に近道なんだろ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が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の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ます。帰りユーベルホールから乗ったときに、診療所の前を通過し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、毎日はいちよっとなんわり棒グラフいっぱい細いのか、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の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が、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、月曜日はどうやねんというふうな見方も、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、そういうふうには私は思います。

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

など、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、時間体別に、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
の時間体は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、そういうふうなのがわかるよう
なデータ、グラフにしてもらえたらありが
たいなど。

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
もどの時間体に稼働してるのか、そういつ
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のかなと
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A I A I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A I A I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
るのかなとと思っているんですが、それはち
よ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
よっと申し上げましたとおり、特に多かつ
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は前
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ども、降りたところですよ。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ということ。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のかそういうのが全くわからないことなんじゃないかな。

○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だけで電話を続けるのか。

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。

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が、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ご検討さ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、こちらに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った判断をしていくかということ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のであれば、そういった形でもいいのかなと思うんですけども、そこ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こともあわせて考えていく必要があるかなとは思っております。

○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。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ここで人を拾ってってというのは、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。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。入れなくてそ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っています。

○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がございます。

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す、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、同じ区内を走っております。

その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ところや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ではおるんだけどね。路線バスと共生できるかという、そんなもん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いますが、今、何だったかな、貸し切り状態で走っていると、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、よそのところも、乗れへんところ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いるとあります。タクシーを使ってね、そしたらあの車買う必要ないですよ。運転手も必要ないですよ、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と思ってい
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。

共生というように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過ぎて、
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い
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のとかに
ついてはあまり変わらないの
かなというのがありますので、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がけども、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、走らせてるということをね、すごく丁寧でたくさん利用されてるということでね、そういうのは一応勉強とかど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でございます。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がございます。

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よ。

○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かな振って、もう実験してみたいなみたいなの、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ですけど、なんかその運行時間、待ち時間が何かそんなもん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たし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。

○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、そんなんで済むということですか。

○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いかかりません。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）

あとさっき菅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のかな。

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、そのミーティ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と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と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が、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。

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。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つ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ので、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があるんですけど、そこにタクシーの運転手にA Iのそのバスの運転手をしてもらってということにすれば、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、とは思いますがけどね。

○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といえ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な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、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いるのか。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

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つたりとか、外出の機会を促進するであつたりとかそういったところを目指していますので、A I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のが、最終かなと思っております。その中のA I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、昼の時間体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A I オンデマンドのバスを運行したことによって、午前、朝夕の多い時間体はバスにお願いして、それ以外はもうA I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、A Iでその路線便までA I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が、ただ今の現状の路線バスをやっぱり維持していく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と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がございますので、路線バスの維持が難しい中でA I 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。

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。じゃ毎日車が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。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とし、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ころを目的にスタートしたんですけども、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というところがありましたし

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ろもあるんですけども、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が、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こともあります。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ろ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つたりしますので、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たんですけど、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ごうですね、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行ってから考えていくっていうのも一つの方法かと思っておりますので、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。

よろしくお願ひいたします。

○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せんが、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に形で確か入れてるかなと思いますけども、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いたいなそういうふうな話やったと思いますけども、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、A I 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A I 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ただけ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って、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3,500万円の中です、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らうなということで、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A I オンデマンドでですね、フォローしながら、西地区の全体ですね、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A I 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、アンケートのとり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でございます、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がございます。利用者利用者でない方、両方やっているというところがございます。

○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す、ちょっと調整しながら進めていってるというところがございます。

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がございます。

○委員長（池田忠史君）

いろいろ意見はあるかと思え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えますけれども、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が、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。

菅野委員。

○委員（菅野英美子君）

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がございますけども、まだいついつというところは決まっておられませんけども、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）

菅野委員。

○委員（菅野英美子君）

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すので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が、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す。

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、いろいろな事業等ですね進めながら考えていくってと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）

才協委員。

○委員（才協明美君）

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）

才協委員。

○委員（才協明美君）

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ねんなんて思ってますので、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、こういうのをやりますよ、定期代やったら一回100円でいきますよとか、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ギ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。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ろに出て、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。

だからそういう仕掛けっていうものはしていないと、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、先ほどおっしゃったように今後もうそのまま実施していくのかっていうところもあるとは思いますが、やはり先ほどから何度も言われている永並議長が言われているように、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、松本がですね、先ほどからの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の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、えっ希望ヶ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回まとめさせていただきます。

○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ことですよ。

だから、全住民の方がどういうふうに通を考慮し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、才協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いいますんで。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、していただければと思います。

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と思いますの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るといえるのか、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えますんでよろしくお願いします。

ではないようですので、今回は、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んですけど。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