	平成 28 年 4 月 15 日
会長	定刻の 14 時 30 分となりましたので、始めさせていただきたいと思います。 それでは、平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議を開催いたします。 本日は皆さまお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。私、会長を務めさせていただいております大阪大学の猪井です。どうかよろしくお願いいたします。 本日は、17 名の委員の内ご出席は 16 名、もうひとかたもお越しになられるとは伺っておりますが、16 名となっております。 従いまして、規則第 5 条第 2 項の規定によりまして、本日の会議は定数の過半数の出席による会議開催成立となることをご報告いたします。 まずはじめに、本日の会議開催予定時刻までに受付をいたしました傍聴希望者は 7 名の方がおられるということです。同じく地域公共交通会議運営要領第 6 条の規定によりまして、会議は原則公開としています。この場の皆様のご承認により、第 7 条の規定により受付されたものとみなしまして、傍聴を認めたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。 (異議なし)
	(傍聴者入室・着席)
会長	よろしいでしょうか。 それでは、人事異動等により委員が交代されている方もございますので、委員の紹介、並びに出 席者の紹介をさせていただきます。 事務局よりお願いいたします。
事務局	それでは、規則の規定順にしたがいましてご紹介をさせていただきます。まず大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学博士の猪井様でございます。次に町関係はのちほどということで、阪急バス株式会社 自動車事業部長の野津様でございます。日の丸ハイヤー株式会社 田中様でございます。社団法人大阪バス協会 常務理事の古角様でございます。社団法人大阪バス協会 常務理事の古角様でございます。社団法人大阪タクシー協会より京都タクシー株式会社 営業部次長 宗口様でございます。阪急バス株式会社労働組合 副執行委員長の越智様でございます。統きまして、豊能町老人クラブ連合会 会長の石崎様でございます。続きまして、豊能町者人クラブ連合会 会長の石崎様でございます。続きまして、豊能町自治会長会より川尻自治会長の舛見様でございます。続きまして、豊能町介護者(家族)の会より曲尾様でございます。続きまして、恵土交通省近畿運輸局大阪運輸支局 主席運輸企画専門官 湯川様でございます。続きまして、加田士木事務所 地域支援・企画課 企画グループ長 澤村様でございます。続きまして、他野電鉄株式会社 鉄道事業部長兼総務部長の森田様でございます。豊能町総務部長の内田でございます。豊能町経務部長の内田でございます。豊能町建活福祉部長の木田でございます。豊能町建活福祉部長の木田でございます。豊能町建設環境部長の南でございます。
会長	ありがとうございます。 進めてまいりますが、まず資料の確認をお願いいたします。

平成28年第1回豊能町地域公共交通会議議事録

事務局 本日お手元にお取りしております空林の確認をさせていただきます。 まずは配便図とごがいまして、そのたに配着行針で働。その次に実験とかいます。 次第の次に出席者名領。資料1・ホッチキス止めしたもの、その次に資料2・2、3・3かごがいます。 次長 ありがどうございます。 表したでは、確認いただきました資料の方から次第をご覧いただきまして、本日の会議を進めていまりた。 たいたよかにおかております。 こちらに書かれております様に本日の案件は4件ございます。うち観告が2 (4 つま) では、たまかしたと思います。 こちらに書かれております。 とれては、確認いただきました資料の方かも次第をご覧いただきまして、本日の会議を進めていまりた。 こちらに書かれております。 次に、平成30年に作成いたしました「地域なよ英通基本計画」に従いまして、計画策定からこれ、まず、1 件目が、限益バス様の方が北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されます。それにつきまして、網市金にかだきたいと思います。 次に、平成30年に作成いたしました「地域なよ英通基本計画」に従いまして、計画策定からこれ、まず、いかゆる短別計画における監査を集して、3つ目の協議といたしまして結論も変わってきたという状況もありますので、「公共交通基本情想」を少し改訂させていただきたいと考えております。 それでは議事の方を進めてきまでいただきたいと思います。 それでは議事の方を進めてきまでいただきたいと思います。 それでは、販会バス線の「北大阪ネオボリス線の事業計画変更」について、ご程寺、ご説明をきせていただきまよれ、「資料11 をご覧いただきます。」まず、1・ページ目でございます。「資料11 をご覧いただけますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の「里中央発育の一部の便が繁布プリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその娘で千里中央発命配う上行きの一部便が同じく箕面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はと思います。 本日につきまして、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、洗を1 にでは、1 を編書に表しています。 ・ 赤望ヶ丘から下里中央へ向からバスでご説明させていただいて、大阪でルールの影都画版を由する経路に変更するものでございます。 ・ 赤望ヶ丘がリーシロード経由便とならたでます。地図も資料ではではいます。 ・ 赤望ヶ丘かり一と中に単独中に向かってがいます。 ・ よれ以外の便につきましては、発は手は自動にから、また、タカ、希望ヶ丘から着出た。 次に、第1 の月フェルででございます。 次に(2) の昼間時間帯についてでございます。 女に朝 新日の手里中央の金屋とでございます。 次に、第1 の月ン・コード経由の所要時間ともしたものです、また、タカ、希望ヶからる知識を一手中央に向かのパスについまででございます。 次に、第1 の月の要求にでございます。 かに、第1 の月の表でだらままで、2 に、1 の月のでででででででででございます。 次に、第1 の月の時間でについてでございます。 かに、第1 の月の時間で、2 には一日を1 を手に入れていましましましましましましましましましましましましましましましましましましまし	4	☑成 28 年第 □	1 回豊能町地域公共交通会議議事録
次第の次に川原名条係。資料1・ホッチキス止めしたもの、その次に資料2が1と新ります。その次に資料3・1に新旧対照表、資料3・2、3・3がございます。以上でございますが、過水足ないでしょうか。 参及 ありがとうございます。 とれでは、確認いただきました資料の方から次第をご覧いただきまして、本日の会議を進めていきたいと思います。 こちらに書かれております。 まず1 作目が、股金パス様の方が北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されます。それにつきまして、報告ないただきたいと思います。 はず1 作目が、股金パス様の方が北大阪ネオリス線の事業計画を変更されます。それにつきまして記憶されただきたいと思っます。 、まず1 作目が、股金パス様の方が北大阪ネオリス線の事業計画を変更されます。それにつきまして記憶されただきたいと思っます。 、次に、平成26年に作成いたしました「地域な4実を通基本計画」に従いまして、計画菌だからこれまで、いかめる短期計画における虚策を実施してきまして、1年でいるますが、別用省数等についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協議といたしましてお暮む変かってきたという状況もありますので、「公共公園基本権制」を少し或訂させていただきたいという協議をさせていただきたいと表でまして、上に関います。 とれては、阪金パス様の「北大阪ネネボリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明を変更されるということにつきまして要務局の方より報告をお願いします。 本日お記りさせていただきました「管料11をご覧いただきますでしようか。まずは、先にとお話しさせていただきました。といったの便が美面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時のラシッシュ時の子甲中央名の聖を丘行きの一部便が美面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時のラシッシュ時の子甲中央名の聖を丘行きの一部便が前間して美面グリーレート経由住にならというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には添添の製造由でも認めてございます。地園も資料1の中は足に付けておりますのより、カイランシーのでございます。 「会のを用時間常についてございます」、(1) の期のラッシュ時につきまして、日当との便数につきましては、パスの利用実施などを踏まえまして、次の2ペーツーリの運行回放投資からよびます。まず朝タのグリーンロード経由使たのなどいます。、(3) のタカラッシュ時以降でございます。 次に (2) の屋間時間常についてでございます。 (3) のタカラッシュ時以降でございます。 次に (2) の屋間時間常についてでございます。 ます、網に工事中央から希山を経由した場合の所要時間とキロ程の上板ですが、1 ページ目ので見付のマイナス 6		事務局	本日お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。
が「豊能町地域公共交通基本構動」改定策というものがあります、その次に資料3-1に新旧対照表、資料3-2、3-3 がございます。以上でございますが、過不足ないでしょうか。 ありがとうございます。 それでは、確認いただきました資料の方から次第をご覧いただきまして、本日の会議を進めていたいと思います。こちらに書かれております様に本日の案件は4件ございます。うち報告が2件、協議が1件、その他1件となっております。 まず1件目が、版念バス様の方が北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されます。それにつきましてご報告をいただきたいと思っております。 次に、平成26年に作成がたしました「態域公共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、いわから26期計画における施定を実施してきまして、出てきておりますがないと思ったとを辞まして、3つ目の組織といたしました。おいまでという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議も変かってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議を変更をいるということにつきまして経済の方が、北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されるということにつきましてただきたいと思います。まずは、先ほどお話しさせていただきました反応パス様の方が、北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されるということにつきましても変に不要務局の方より報告をお願います。 それでは、阪急バス様の「北大阪ネオボリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご総財をさせていただきます。連行計画の観要でございますが、現在運行中との変更点は2点でごかいます。1ページ目のごびいます。連行計画の観要でございますが、現在運行中との変更点は2点でごかいます。1ページ目のごびいます。近日も音が上行さの一部便が消して気流のプリーンロード経由便になるというものでございます。現るも資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ケ圧から千里中央へ向かラバスでご説明させていただきますと、現状は実限を右折して箕面クリーンセンター前を経由し手型中央に向からがよます。地図も資料1の中ほどましたように表して、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の盛行の数せ検索からが出ますが、(1)の線のラッシュ時につきましては、発望ケ圧から千里中央に向けってのバスについて、近間が日本はでいます。また、朝に千里中央から高山を延由して余野へ向からデスについて、第面で野を加め一年中中大行きとなるものでございます。次に、第面で別番目で記述いますが、タカに報音の発達しておれていていて、第一の別に千里中央から高山を組由した場合の所要時間とまり得から手里中央間で現行のマイナス 6 グリーコ・ド経由の所要時間としましては、希望ケ丘へも丁から高山を独立の手里の表面で別しまった。 また、タカ、希望ケ丘から高山を独立の手屋の所要時間としましては、希望ケ丘・イド中のためでまとてどいますが、メカスについては第一年の大きに運行がたします。それがよりないまりに対しまれていただきないででございまりを通りますがよりますが、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年によりませいただされていただされていただされていただされていただされていただされていただされていただされていただされていただされていただされていただされていたがでは、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年によりませいたけれていただされていたがでは、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年に対しまれていただけれていためによりますが、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年によりますが、2000年によりませいためによりませいではなりませいではないためによりませいではないませいではないませいではないませいではないませいではないませいではないませいではないませいではないませいではないませいではないではないませいではないではないではないではないではないではないではないではないではないではな			まずは配席図がございまして、その次に配布資料一覧、その次に次第がございます。
会長 ありがとうございます。以上でございますが、過不足ないでしょうか。 ありがとうございます。 それでは、確認いただきよした資料の力から次第をご覧いただきまして、本日の会議を進めていきたいと思います。 こちらに書かれております様に本日の案件は4件ございます。うち報告が2件、協議が1件、その他1件となっております。 まず1 件目が、阪急バス様の方が北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されます。それにつきまして「総格古をいただきたいと思っております。 次に、平成26 年に作成いたしました「地域な失変退基本計画」に従いまして、対果といいますが、利用者数等についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協議といたしまして路線も変かってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議をさせていただきたいと思います。 それでは読事の力を進めてさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきたいと思います。 まずは、氏ほどお話しさせていただきたしたと思います。 まずは、たほどお話しるとせていただきました 医かり、単音をお願いします。 それでは、阪急バス様の「北天阪ネポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきました「信料1]をご覧いただきますでしょうか。 まず、1ページ目でございます。 通行計画の観要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、駅のラッシュ時の千里中央存着の一部の便が第ロて装面グリーロード経由便にさいます。 14日は、駅のラッシュ時はその逆で「生中央発展を発展を行行さの一部便が同じて装面プリーンにド経由便になるというものでございます。 地図も資料 1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 たいまして、カルシールのの影響の大学がはと思います。 第12年とよりに表がますとしては、たいまでは、たいます。 まず朝夕のグリーシロード経由便についてでございます。 まず朝夕のグリーシロ・ド路中原についてでございます。 まず朝夕のグリーシロ・ド路中原についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、先はど中しましたように影都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうパスにつつま、日本の大学に対していた。また、そのトを持つしてを終由した場合の所要時間とより程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧くだざい。 次に、第面グリーシロードを経由した場合の所要時間とより程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧くだざい。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とまり程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 次に、箕面グリーシロードを経由した場合の所要時間とより程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 次に、箕面が月コード経由の所要時間としましては、希望か丘 4 丁目か6 千里中央間で現行のマイナス 6			
会長 ありがとうございます。 それでは、確認いただきました資料の方から次第をご覧いただきまして、本目の会議を進めていまたいと思います。 こちらに書かれております様に本日の案件は4件ございます。 うち報告が2件、協議が1件、その他1件とかっております。 まず1 件目が、仮急がス様の方が北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されます。それにつきましてご報告をいただきたいと思っております。 次に、平成 毎年に作成がしました「他域が共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、いわゆる短期計画における確な実施してきまして、出てきておりますの表といいよすか、利用者数等についてご報告やただくということを発まして、出てきておりますの表という状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議を含なして、3つ目の協議といたしましてがおりまでが表していっただきたいと考えております。 それでは議事の方を進めてさせていただきまいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきました服命バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして大きました服命があず、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして大きました。 本日お配りさせていただきますと、現本がは大小一つというにいただきます。 本日お配りさせていただきました 【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1〜ジ目でございます。運行計画が模型でざいますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 「本日お配りさせていただきました。 「本日お配りさせていただきます」、 現本は京原を有折して美面がカラッシュ時はほと思います。 一点目は、朝のラッシュ時はでは水田を促に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都の製造はとするものでございます。 おは水田の大ス体の先、新しくできました影が大数ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都の外の大体の先、新しくできました影が大数ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩範の外の変にから手中中央に向ける経路に変更するものでございます。 それ以外の便につきましては、先ほど中しましたように彩都の課を組成とを踏まえまして、発電ケムから再の連接のとおり変更が行われるということでございます。 また、朝に千里中央から帝追りを追して終めたりが、また、初に千里中央から帝自りを発出した場合の所要時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩色の茶は全球が、メンロード経由便となるものでございます。 また、身が、希望り上から高山経由で千里中央に向かバスについて、美面がりーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都の表がでが、メンロード経由の所要時間とまりとは、第2000年、また、身が、おり上をで見行のでイナス 6 で覧ください。 かに、第1000年 また、かに、第1000年 また、身が、おりによってきれいないます。 また、第1000年 また、第100年 また、第100年 また、またいは、第100年 また、また、第100年 また。 また、第100年 また。 また、第100年 また。 また、第100年 また。 また、第100年 また。 またいは、第100年 また。 またいは、第100年 また。 またいは、第100年 また。 またいは、第100年 また。 またいは、第100年 また。 またいは、第100年 またが、またいは、第100年 また。 またいは、第100年 またが、またいは、第100年 またいは、またいは、またいは、またいは、またいは、またいは、またいは、またいは、			
それでは、確認いただきました資料の方から次第をご覧いただきまして、本日の会議を進めていきたいと思います。 こちらに苦かれております様に本日の案件は4件ございます。うち報告が2件、協議が1件、その他1件となっております。 まず1件目が、仮急パス様の方が北大坂ネカボリス線の事業計画を変更されます。それにつきまして課告をいただきたいと思っております。 次に、平成26年に作成いたしました「地域公共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、いかのを短期計画における版者を運加してきまして。出てきております効果といいますか、利用者数等についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協議といたしまして路線も変わってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいとりる協議をさせていただきたいと思います。 それでは議事の方を進めてさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきました医急パス様の方が、北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 それでは、阪急パス様の「北大阪ネオボリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきます。 本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でごさいます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央令者での一部の便が箕面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその逆で下型中央へ待つの一部便が同じく気面グリーンロード経由便にならというだければと思います。 二点目につきましては、トンネを組一度に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的に対象部画緊発由とするものでございます。 毎駅を経由する経路に変更するものでございます。の中にどに付けておりますが、10 例のラッシュ時につきまして、次の2ページ目の運行回数と始表のとごがとますが、2 収 付のの要更に件いまして、一日当ちりの便数につきましては パスの利用実能などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数を設まのとおり変更が行われるということでごが、ます。また、朝に千里中央から着望ったといますが、20 の単時間帯についてでございますが、10 ののラッシュ時につきましては、希望ケ丘から、上でご答に表して影響に手型中央がら希望ケビいます。 また、朝に千里中央から高山を経由した場合の所要時間とでいましてございます。 次に、箕面グリーシロードを経由した場合の所要時間ともロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください、次にに、第回グリーシロードを経由した場合の所要時間ともロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください、カスに関いで現行のマイナス6			
さたいと思います。 こちらに書かれております様に本日の案件は4件ございます。うち報告が2件、協議が1件、その他1件となっております。 まず1件目が、阪急バス様の方が北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されます。それにつきましてご報告をいただきたいと思っております。 次に、平成26年に作成いたしました「地域公共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、いわゆる短期計画における施策を実施してきまして、出てきておりますが、利用者数学についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協議といたしまして経験も変わってきたというが記れありますので、「公共交通基本構画」を少し改訂させていただきたいという認識をきせていただきたいと思っまます。 それでは議事の方を進めてきせていただきたいと思います。 それでは議事の方を進めてきせていただきたいと思います。 まずは、先ほどは話しさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどは話しさせていただきました販急バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということだのきまして新発の方が、現在変行のよいの主ないます。 それでは、阪急バス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきまり。 本日本記しさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。 運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央行きの一部の便が完面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその逆で下里中央発希望を介着である前間に対していたがして、実面グリーンロード経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的にはお添面製経由とからでございます。 地間につきましては、トンネル経由使に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的にはお添面製経由と手里中央に向かバスでご説明させていただいて、大阪モノレールの影都国家経由する経路に変更するものでございます。 のののバス停のた、新してできました影都が大切けらで表して、次の2ページ目の運行回転をあるいとおり変更が行われるということでございます。 ます朝夕のガリーンロード経由使についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時に含まして、先ほど中しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央の高山を経由して会野へ向かうバスについて、美面グリーンロード経由使を5 がます。 次に(2)の身対対象ででございますが、少方は朝の逆でございます。それ以外の便は彩都画家経由の企業として、第面グリーンロード経由便を5 をのです。また、夕方、希望とたら高山経由で千里中央に向からバスについて、第面グリーシロード経由の所要時間としましては、希望を丘へ11世中央間で現行のマイナス 6		会長	
こちらに書かれております線に本日の案件は4件ございます。うち報告が2件、協議が1件、その他1件となっております。 まず1件目が、阪舎バス様の方が北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されます。それにつきましてご報告をいただきたいと思っております。 次に、平成26年に作成いたしました「地域公共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、いかゆる短期計画における施策を実施してきまして、出てきております効果といいますか、利用者歓等についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協議といたしまして路線も変わってきたという振効もありますので、(企共交通基本情想)を少し改訂させていただきたいという協議をさせていただきたいと考えております。 それでは、変かりを進めてさせていただきたいと思います。まずは、先ほどお話しさせていただきました「優点バス様の方が、北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 本日お配りさせていただきました「優待1」をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。選行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。「一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が関じく第面グリーンロード経由便になるというものでございます。 一点目に、初のラッシュ時の千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく第面グリーンロード経由度になるというものでございます。 一点目につきましては、トンネル経由便に変更しない販学のルートの便につきまして、供せてご覧いただければと思います。 一点目につきましては、トンネル経由便に変更しない販学のルートの便につきまして、共本的には終期の影響由とするものでございます。 第章を行から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して美面グリーンローター前を経由に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては、パスの利用実施などを踏まえまして、次の2ページ目の演行回数比較妻のとおり変更が行われるということでございます。また、朝に千里中央に向けてのバスについて、葉面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、光ほど中しましたように影響画歌経由の千里中央行きとなるものでございます。 次に(2)の身カラシュも時以降でございます。 次に(2)の屋間時間帯についてでございます。また、タカ、希望ヶ斤から高山経由で千里中央に向かラバスにつきましても割り様、廃止されるということでございます。次に、集面がカーシロードを経由した場合の所要時間とも1年回りに現行のマイナス6			
の他1件となっております。まず1件目が、阪急バス様の方が北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されます。それにつきましてご報告をいただきたいと思っております。次に、平成28年に作成いたしました「地域公共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、かわゆる短期計画における施策を実施してきまして、出てきております効果といいますか、利用者数等についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協議といたしまして路線も変わってきたという表別もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議をきせていただきたいとと考えております。それでは議事の方を進めてきせていただきたいと思います。まずは、先ほどお話しきせていただきたいと思います。まずは、先ほどお話しきせていただきたいと思います。まずは、先ほどお話しきせていただきたいと思います。まずは、先ほどお話しきせていただきたいと思います。まずは、たほどお話しきせていただきたいと思います。まずは、たほどお話しきせていただきたいと思います。まずは、たほどかと思います。近常の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。本日お記りさせていただきます。「食料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の被要でございますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の被要でございますでしまらして、基本的には糸都高駅沿近でございます。 一点目は、駅のラッシュ時はその逆で千里中央全部の一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 本望ケロから千里中央へ向からバスでございます。よいの2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず弱りのグリーンロード経由便とかいてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ケにから高山を経由して余野へ向からバスについままではまず。それ以外の便につきましては、先ほどりことでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。次に(2)のよりとを経由した場合の所要時間ともものです。また、夕か、希望ケにから高山経由で千里中央に向からバスにつきましても側回像、廃止されるということでございます。次に、箕面ガリーンロード経由の所要時間とも単処に散ですが、1ページ目のドの表をご覧くだい。			
まず、1 件目が、阪急バス様の方が北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されます。それにつきましてご報告をいただきたいと思っております。 次に、平板26年に作成がたしました「地域公共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、いわゆる短期計画における監策を実施してきまして、出てきております効果といいますか、利用者教等についてご報告いただくということを経まして3つ目の協議といたしまして総終も変わってきたというが記もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいと思うる協会させていただきたいと考えております。 それでは議事の方を進めてきせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきました阪急バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 まずは、先ほどお話しさせていただきました販急がス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 まずは、先はどお話しさせていただきました販急がス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変しまいて、ご報告、ご説明をさせていただきます。 本日お記りさせていただきました【資料1】をご覧いたぎますでしまうか。まず、14~ジ目でございます。 選行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の下里中央発音を元行きの一部便が第回じく第面グリーシロード経由便になるというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には影都西駅経由とするものでございます。 10の時間と日まりまでは、近れまずますので、併せてご覧いただければと思います。 今間の変更に伴いまして、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、第面グローンンター前を経由し手里中央に向かっていたもの、これを果原で右折せず直進し、馬場のバス年の先、新しくできました場合のので数にすず、くりの副のラッシュ時につきまして、大ほど中しましたように影都西駅経由の千里中央に向けてのバスについて、第面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど中しましたように影都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございますが、1 次に(2)の昼間時間帯についてでございますが、1 次に(2)の最初を日で下里中央に向からバスにつきましても顧问候、廃止されるということでございます。それ以外の便は影都 関歌経由の希望を占めるいは全野行きとなるものです。また、夕方、各定のよりではではいたします。それ以外の便と影響 関歌経由の予望を占めるいはますが、4 方に見から第4 年間で見ついたといます。 次に 第14 年間がりに対したします。それ以外の便に参加すに対しませただけで、1 年間がら1 年間がりに対しませたいますが、1 年間がりに対しませたいますが、1 年間がりに対しませたいますが、1 年間がりに対しませたいますが、1 年間がりに対しませたいませたいませたいませたいますが、1 年間がりに対しませたいませたいませたいませたいませたいませたいませたいませたいませたいませたい			
してご報告をいただきたいと思っております。 次に、平成26年に作成いたしました「地域公共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、いわゆる短期計画における施策を実施してきまして、出てきております効果といいますか、利用者数等についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協識といたしまして路線も変わってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいとら協議をさせていただきたいと考えております。 それでは議事の方を進めてさせていただきたいと思います。 それでは議事の方を進めてきせていただきました阪急バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 まずは、先ほどお話しさせていただきました阪急バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 本日お起りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望ヶ后行きの一部の便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 こ点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には溶都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうパスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面がただければと思いまより、単分にのただいで、大阪でプロールールの影都西駅を経由する経路に変更するものでございます。今回の変更に伴いまして、できました彩のでがおよった。よいの大阪の大阪・新しています。今回の変更に伴いまして、一日当たりの模型につきましては、バスの利用実施などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較まのとおり変更が行われるということでございます。また、朝に千里中央に向けてのパスについて、箕面がリーロード経由便と4便運行いたします。また、朝に千里中央に向からパスにつきましては、先ほと中しましたように彩面駅経由の千里中央に向からパスについて、箕面がリーンロード経由便を6便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の発望ヶ丘から高山経由で千里中央に向からパスにつきましても節には、廃止されるということでございます。次に、箕面がリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			1 - 11 - 0
次に、平成 26 年に作成いたしました「地域公共交通基本計画」に従いまして、計画業定からこれまで、いわゆる短期計画における施策を実施してきまして、出てきたおります効果といいますか。利用者数等についてだけ着いただくということを経まして、3つ目の協議といたしまして路線も変わってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議をさせていただきたいと考えております。 それでは議事の方を造めてさせていただきました版念バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。まずは、先ほどお話しさせていただきました販念がス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。 本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく養面グリーロード経由便になるというものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央に向かのイスでございますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折して箕面がス幕の先、新してできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都画駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。また、朝に千里中央行きとなるものでございまままます。(3)のタ方ラッシュ時以降でございます。次に(2)の星間時間帯についてでございます。次に(3)のタ日時間帯についてでございます。なりますが、4方に第一年中央に向からバスについて、発面グリーンロード経由便名を復運行いたします。それ以外の便に珍報でいます。次に、第面が見たのるいは余野行きとなるものでございます。次に、第面が日とたるいは余野行きとなるものでございます。次に、第面がリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ線の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			
まで、いわゆる短期計画における施策を実施してきまして、出てきております効果といいますか、利用者数等についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協議といたしまして路線も変わってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいと彩えております。 それでは議事の方を進めてさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきました阪急ペス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 本日お配りさせていただきました「資料1」をご覧いただきまずでしょうか。まず、1ページ目でございます。 運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、瞬のラッシュ時の千里中央行きの一部の便が第面グリーロード経由になりますのと、タ方ラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく装面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく装面グリーロード経由になりますのこざいます。 こ点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。 地図も資料1 の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向からバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停のだ、新しくできました彩布援ける道路・右折させていただいで、大阪モノレールの彩都画駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、ロー当たりの便数につきましては、パスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。また、朝に千里中央に向けてのバスについてございますが、11の朝のアシュ時につきまして、大ほと呼しましたように影都向駅経由のアリーンロード経由便とならのでございます。また、朝に千里中央に高山を経由して会野へ向かうバスについて、箕面が見をたるいでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。次に(2)の母間時間帯についてでございます。また、りまを発行の1便を除きま中央に向からバスについて、箕面がり一とロード経由であるいは完好できとなるものです。また、多か、発望を上から高山経由で千里中央に向からバスにつきましても側回機、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーシュードを経由した場合の所要時間とや日本の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			
利用者数等についてご報告いただくということを経まして、3つ目の協議といたしまして路線も変わってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議をさせていただきたいと考えております。 それでは議事の方を進めてさせていただきたいと思います。ますは、先ほどお話しさせていただきました阪急バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 それでは、阪急バス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきませていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望を上行さの一部便が第面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその逆で千里中央発希望を上行きの一部便が買回てく箕面グリーロード経由便になるというものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望を正から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を発由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都画駅を経由する経路に変更するものでございます。今回の変更に伴いまして、一日もたりの優数につきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。また、朝に千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便と4便通行されます。それ以外の便につきましても、先ほど申しましたように影都西駅経由の下里中央行きとなるものでございます。次に、第 の昼間時間帯についてでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについて、箕面グリーシロード経由便を5 便運行いたします。それ以外の便は影都西駅経由の希望を止めるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望を広い高山経由で千里中央に向からバスについて、箕面グリーシロード経由便を5 便運行いたします。それ以外の便は影都西駅経由の希望を止めるいて、箕面グリーシロード経由便を5 便運行いたします。それ以外の便は影都西駅経由の希望を止めるいて、また、夕方、希望を下の高山経由で千里中央に向か・バスにつきましても制同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーシロードを経由した場合の所要時間ともロにも場合の所要時間とも取りですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			
ってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議をさせていただきたいと考えております。 それでは議事の方を進めてさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきました阪急バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 それでは、阪急バス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきます。 本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。 まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央行きの一部の便が箕面グリーロード経由になりますのと、タ方ラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望とから千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面グリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとより変更が行われるということでございます。 また、朝に千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由のを4便運行されます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を1便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の帯望か上のよいな手できとなるものです。また、夕方、希望い高山経由で千里中央に向かうバスについて、箕面グリーンロード経由で手を10年ででざいます。次に、箕面グリーンロード経由の所要時間ともコ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			
議をさせていただきたいと考えております。 それでは議事の方を進めてさせていただきたいと思います。 まずは、先ほどお話しさせていただきました阪急バス様の方が、北大阪ネオボリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 それでは、阪急バス様の「北大阪ネオボリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきます。 本日お起りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。 まず、1 ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望ヶ丘行きの一部の便が箕面グリーロード経由になりますのと、タ方ラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都画駅を経由する経路に変更するものでございます。 ・まから千里中央に向けてのバスにつきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとより変更が行われるということでございます。まず朝タのグリーンロード経由便についてでございますが、11の朝のラッシュ時につきましては、発望ケ丘へらからで上里中央に向けてのバスについて、箕面がリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましても朝内様、先はと中上に、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都可採経由使となるものでございます。及り、赤端から広い合きましても朝同様、廃止されるということでございます。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘ならいてでございますが、夕方は朝の逆でございましまで、それ以外の便は彩を西野経由の希望ヶ丘へ向からバスについて、箕面グリーンロード経由便を6便運行いたします。それ以外の便は彩で西野経由の希望ヶ丘ならいてでございますが、夕方は朝の逆でございます。次に、箕面グリーンロード経由できる便運行いたします。それ以外の便は彩を西野経由の希望ヶ丘ならいよってございます。次に、箕面グリーンロード経由のです。また、夕方、赤端から高山経由で千里中央に向かのパスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロード経由の所要時間としましては、希望ケ丘4 丁目から千里中央間で現行のマイナス6			· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
を犯すは議事の方を進めてさせていただきたいと思います。まずは、先ほどお話しさせていただきました阪急バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 それでは、阪急パス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきます。本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発命望ヶ丘行きの一部の便が第面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその逆で千里中央発命望ヶ丘行きの一部の便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 こ点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いたが打ればと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は梟原を右折して箕面グリーンセンター前を経由し「里中央に向かっていたもの、これを景原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございままして、次の2のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきまして、未ず朝タのグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の別のアシュ時につきましては、先ほど中しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から希望ヶ丘へがます。また、朝に千里中央から希望ヶ丘へがます。また、朝に千里中央から希望ヶ丘へがよって、美面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の音望ヶ氏あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とも日をの比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			
事務局 を要更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。 それでは、阪急バス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきます。 本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。 まず、1 ページ目でございます。 運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます、1 ページ目でございます。 運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーロード経由になりますのと、 タ方ラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。			
事務局 それでは、阪急バス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきます。 本日お起りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 - 点目は、朝のラッシュ時の千里中央行きの一部の便が箕面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその遊で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由になりますのと、クカラッシュ時はその遊でで単中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由使に窓というものでございます。 - 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 - 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面グリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 - 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでざいます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の赤望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とも口根の比較ですが、1ページ目の下の表で覧ください。グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4 丁目から千里中央間で現行のマイナス 6			
事務局 それでは、阪急バス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきます。 本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。 まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が関じく箕面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由使になるというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。場間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。また、り方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロード経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
世でいただきます。 本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 ・ 点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望を任行きの一部便が質面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその逆で千里中央発希望を任行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 ・ 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 ・ 希望を丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 ・ 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望を丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。場時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでざいます。次方は朝の逆でございまして、千里中央から希望を丘へ向からバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。
本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央行きの一部の便が箕面グリーロード経由になりますのと、タガラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 次に (2)の昼間時間帯についてでございます。 次に (2)の昼間時間帯についてでございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスについて、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表で覧ください。		事務局	それでは、阪急バス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさ
まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点でございます。 一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーロード経由になりますのと、タカラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			せていただきます。
でざいます。			本日お配りさせていただきました【資料1】をご覧いただきますでしょうか。
一点目は、朝のラッシュ時の千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が箕面グリーロード経由になりますのと、タ方ラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由のからバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			まず、1ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は2点で
タ方ラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料 1 の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうパスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1) の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。タ方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			ございます。
なるというものでございます。 二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。。 (3)のタ方ラッシュ時以降でございます。 昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			一点目は、朝のラッシュ時の千里中央行きの一部の便が箕面グリーロード経由になりますのと、
二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ケ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。 まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございます。 昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)のク方ラッシュ時以降でございます。また、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			夕方ラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便に
は彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料1の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)のタカラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			なるというものでございます。
覧いただければと思います。 希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1) の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2) の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。(3) の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4 丁目から千里中央間で現行のマイナス6			二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの便につきまして、基本的に
希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。タ方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			は彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料 1 の中ほどに付けておりますので、併せてご
クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1)の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。(3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ケ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			覧いただければと思います。
バス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都 西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。 まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1) の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。 それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
西駅を経由する経路に変更するものでございます。 今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1) の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2) の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3) の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場の
今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては バスの利用実態などを踏まえまして、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1) の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			
て、次の2ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。 まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1) の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。 次に(2) の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3) の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1) の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
は、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーロード経由便を4便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。			
それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
ございます。 また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
ざいます。 次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
次に(2)の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の1便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。 (3)の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
して彩都西駅経由便となるものでございます。 (3) の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
(3) の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を5便運行いたします。それ以外の便は彩都 西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里 中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			, <u>, , , , , , , , , , , , , , , , , , </u>
西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。 次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表 をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1ページ目の下の表をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
をご覧ください。 グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘 4 丁目から千里中央間で現行のマイナス 6			
グリーロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘4丁目から千里中央間で現行のマイナス6			
分、余野~十里甲央間ではマイナス 20 分となるといっことです。			
			分、余野~十里甲央間ではマイナス 20 分となるといっことです。

また、彩都西駅経由の所要時間でございますが、まだ確定したものではございませんが、現行よ りプラス4分から6分というところだということです。 次に2ページをお願いいたします。 運賃ですが、グリーンロード経由に変更されましても千里中央までの運賃は変更されないという ことでございます。これは、一部の便について経路が変更され距離が変わりましても、既存のいま までの系統路線と起点と終点、つまりは余野と千里中央と同じ場合は、同一運賃となるものだとい うことでございまして、この件につきましては、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局とも事前協議 が済んでいるということでございます。 また、彩都西駅と希望ヶ丘間の運賃は現在申請中ではありますが、460円になるということでござ います。 次に現行との運行回数比較でございますが、千里中央から希望ヶ丘への便は高山経由便のうちの1 便も含め、現行一日当たり 28 便となっているものが 23 便に変更されるものでございます。また、 その逆でございますが希望ヶ丘から千里中央に向かいます便につきましては、現行高山経由便 1 便 を含めまして28便が22便となるということでございます。 新設停留所ですが、彩都西駅経由便につきまして、彩都内に 4 箇所新設されるという予定でござ います。 今回の経路変更の実施日は、本年 5 月中の実施を予定されております。現在阪急バスの方で認可 申請中でございます。また、関係する地域と最終の調整をしておられる時期でもございますので、 本計画の変更にかかります本資料の取り扱いにつきましては、十分にご留意いただきますようお願 いいたします。 なお、「豊能町地域公共交通基本構想」の工程概要では、長期計画に位置付けをしていたものでご ざいますが、前倒しをして実施をさせていただくものでございます。 ご報告、ご説明は以上でございます。 よろしくお願いいたします。 会長 ありがとうございます。 質疑に入ります前に、運輸支局の湯川委員にお伺いしたいのですが、公共交通会議の方で、例え ば路線変更とか運賃とかが協議できるということになっておりますが、今回の案件はあくまでこれ まで行われていた申請の形で行われていて、この公共交通会議で合議が必要とする形でなく既存の 形で協議されているということですね。 湯川委員 そういうことです。 会長 これまで通りで申請できるというのはわかるのですが、個人的には公共交通会議が立ち上がって いるのであれば、国土交通省の方もできる限り公共交通会議で同意を取って欲しいという指導をし ているとも聞いていますので、そういう意味でも会議体を立ち上げるという面倒くささはありなが らも、路線認可の登録の時間が短くなるという様な幾つかのメリットがありますので、報告案件と してよりは協議案件として上げて欲しいと、私自身は思っております。 この点について運輸支局さんに認識が間違っていないかお伺いしたいのですが。 今回の件については、市町村が2以上またがっていますので、要は豊能町のみで完結するのであ 湯川委員 れば協議会を経てすれば良いのかなと考えますが、市町村がまたがっている中では、やはり阪急バ ス様の独自申請になるのかなと思います。 会長 「複数市町村またがっているということから、この公共交通会議にかけないということになって いる」という整理です。ということで、今回はご報告ですので、皆さんからご意見を受けても、残 念ながら、この地域公共交通会議として強制力はないということで…。意見を上げる前から、こん なことを申しあげますと、非常に後ろ向きになってしまうのですが…何かご意見・ご質問はござい ませんでしょうか。 と申しますのは、そもそも私、「この申請どうやねん?」と思っております。 トンネルを経由するのは非常に良いこと、便利なことだと思っております。運輸支局さんとバス さんの間で根拠資料を作っておられると思うのですが、運行距離が短くなったのであれば、本来総 括原価で運賃を決めている考え方からすると、距離が短くなれば運賃が安くなると私は思うのです が、そこを考慮されているはずなのですが、運賃に変更がないと…いうところは、私は若干疑問な のです。当然、有料道路を通っているというところとかですね、そういうところを積み上げて行っ ておられるとは思うのですが。 運輸局さんとしては、基本は消費者保護、市民の権利保護という観点から審査されていると思い

亚式	28	在第	1	同典能町!	生まり	北太涌	会議議事録
- 111	7.0				IL THAT / /	-111 A IIII	7 1 Hatty matty and MAN

平成 28 年第	1 回豐能町地域公共交通会議議事録
	ますので、町民さんの権利を守りながら、その中で阪急さんの申請を、運輸局で解釈され「運賃を
	変更しないということで認めざるを得なかった」とは思うのですが、私自身は一階級下の料金に落
	ちるはずやのになぁと思うところはあります。たぶん40円くらいの差ではあると思いますが、違和
	感を感じます。お答えは求めませんが、私自身が思っている疑問です。
	報告という性質ですので、こういったとことも私の「つぶやき」で終わってしまうのが極めて残
	念です。というのを最初に私がお話ししておきたかったことです。
石崎委員	おっしゃるとおり、私も気持ち悪いですわ。
H-M & A	申請中として(資料に)運賃が出ていますやん。これが高いか安いかわからんし、国交省さんと
	バス会社が運賃を決めるときに、豊能町は「もっと頑張って安くしてや」、とかそんな働きはできな
	いの。
会長	基本は、運輸局さんは市民保護、消費者保護という立場ですし、これ(運賃)の計算自体は総括
五尺	原価と申しまして、バスを運行するのにどれくらい(経費が)かかるかを、阪急バスさんが走行に
	· · · · · · · · · · · · · · · · · · ·
	係るいろんな費用を積み上げて、それを基に算出した数字に走行距離とかを掛けていますので必要
	な費用から算出している…大まかに言いますと。あとそれにそれぞれの路線事情というものを加え
mz VI - 7. D	られて計算されているというところです。
野津委員	阪急バスです。2ページの運賃のところにあります申請中とあります彩都西駅までの運賃なのです
	けれども、これにつきましては国土交通省の方から認可をいただいております賃率というものがご
	ざいまして、これにもとづいて計算したものであります。
	特別高く設定しているとか安く設定しているとかいうものではありません。ですので、認可運賃
	通りということで申請させていただいております。
	先生がおっしゃる千里中央までの距離が短くなっている云々というお話なのですが、現在ありま
	す余野から 740 円、希望ヶ丘から 700 円という運賃があるのですが、先生がおっしゃったようにこ
	のグリーンロード経由便については有料道路を通りますので、ここは実際いただいている基準表よ
	りも割り増しがかかるのです。割り増しを掛けた運賃が上限の運賃となるのですが、この上限の運
	賃と、現状の運賃と照らし合わせると、いまの運賃の方が安いので、そちらに合わせさせていただ
	いたということです。
会長	基本は上限運賃制度というのがありまして、その上限運賃の中で設定していて、元々の運賃の方
	が安いということで、そちらで設定しているという説明です。
舛見委員	トンネル経由便ができるというのは住民にとって時間的に非常にメリットがあると思うのです
,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	が、この比較表を見させてもらいますと、トンネル経由便が、千里中央から希望ケ丘行きにつきま
	しては5時以降の5便、希望ケ丘から千里中央行きについては朝の10時までの4便、昼間の時間帯
	ないしは通勤通学に関係ない時間帯は全くないですが、これはどういう意味合いなのですか。
	もう少し彩都経由便を、トンネル便に回すということは不可能なのですか。
事務局	事務局の方から説明させていただきます。
7 177 19	いま、国土交通省の方からお話がありましたように、豊能町内だけで完結する便でありましたら、
	経路の変更というのはできるのですが、この便につきましては茨木市、箕面市にも入っておりまし
	て、全部をトンネ便にしますと、そちらの方々の交通の手段がなくなるということになります。
	今回の件も茨木市と箕面市との調整も難航しまして、事務局としましてもこれが最終形とは思っ
	ておりませんので、とりあえずは朝そして夕方のラッシュ時にトンネル経由便の実現をということ
	で進めてまいりました。
	〜後も引き続きお話をさせていただきながら調整させていただきたいと思います。箕面市にもた
	7 *** = 7 *** = 7 *** *** *** *** *** **
	くさん乗られる方がおられますので、とりあえずはこういう形で調整させていただきいただいたと
4.545	言うことでございます。
舛見委員	わかりました。できれば将来にわたってその辺のところも検討いただけたらなと思います。
曲尾委員	彩都から千里中央までになりますと、かなり時間がかかるということで解釈していいですか。
事務局	事務局からご説明させていただきます。
	彩都経由になりまして約4分から6分、確かに時刻表的には伸びるのですが、それまでのクリーン
	センターを通っての山道を越えていくという身体的な疲労感も含めて、またモノレールと言えども
	鉄軌道にバスがつながるというメリットを含めまして、時間的には増えますが、こちらの方が有益
	でないかと思っております。
曲尾委員	私の経験上、モノレールの運賃も高いし、本数も少ないし、モノレールの便利性を感じないよう
	に思うのですが。

平

平成 28 年第	1回豊能町地域公共交通会議議事録
会長	それ (モノレール) で通勤している私の意見から、昼間は 20 分に一本で少々不便ですが、朝夕の ラッシュ時は 10 分に一本になっていますし、千里中央まで直通するような便も走っていますので、朝夕は使いやすくなっています。
	私が最初にいらぬことを申し上げましたが、こうやって変わること自体、阪急バスさんも非常に 努力されたと思いますし、豊能町としてもプラスだと思います。
	できれば利用者がどう変わったのか、阪急バスさんに調査していただいて、できる範囲で私ども
	にも教えていただき、トンネル経由化することで朝夕が(利用者が)かなり増えたということであれば、便を増やすと言う議論もできますので、ぜひその点をご検討いただきますようお願いします。
曲尾委員	平日は結構なのですが、最近は休日に Q's モールにも行く人が結構ありますので、昼間にトンネル経由便を作れないかなと思います。
会長	おっしゃる通りもう少し(便が)あった方がいいなとは思います。もちろん Q's モールには行く
	ことは行くのですがトンネル経由ではない、トンネル経由便なら 20 分短縮できるというように、かなり負担が減りますので。
	実は私、今日もこのルートでここに来ています。中止々呂美で乗り換えしているのですけれども、
	冬場とかは寒いです。それを(乗り継ぎで)待たなくていいというのは豊能町民さんにとって、特に東地区の町民さんにとってメリットだと思います。
	ですので、ケチをつけようと言うのではなくて、前向きに評価をしながら、評価をする中で住民
	さんがこうあったらいいだろうなぁと思うところをあえてお話しさせていただいたというところで あります。
	先ほど申し上げた通り、できればこの点 (利用者がどう変わったのか)、継続的に見ていきたいと
	思いますので、強制力は無いですが阪急さん、できればどうだったかということを教えていただければと思っております。
	それでは、次の議題の方へ移らせていただきたいと思います。
会長	【2】同じく報告といたしておりますが、「豊能町地域公共交通基本構想」短期計画にかかる施策
	の実施状況につきまして、事務局よりご報告いただきたいと思います。
事務局	それでは【2】の報告、「豊能町地域公共交通基本構想」短期計画にかかる施策の実施状況についてご報告させていただきます。
	平成26年4月に策定させていただきました「豊能町地域公共交通基本構想」における計画につき
	ましては、短・中・長期に分けて施策を実施することとしておりました。
	短期計画につきましては、「東西移動等の代替手段の実施」、「東地区デマンドタクシーの改善」、「ときわ台駅バリアフリー化及び周辺整備によるターミナル化」を掲げておりました。
	ここでは、短期施策の評価を中期施策へ反映するべく、平成26年度に実施した「東西バス」と平
	成 27 年度の「リレー便」の実施状況、並びに平成 26 年度と 27 年度の東地区デマンドタクシーの実
	施状況について、まずご報告させていただきます。 【資料 2】の 1 枚目をご覧ください。
	「東西バス」と「リレー便」の利用実績でございます。
	月別はご覧いただくことといたしまして、年間の利用者数は平成26年度実施の「東西バス」が合計で延べ13,624人に対しまして、平成27度実施の「リレー便」が15,690人と2,066人の増、率にい
	たしまして 15.2%のアップとなっております。
	右側には、収益を掲載しております。
	次に 2 枚目の資料をお願いします。こちらは東地区におけるデマンドタクシーの実績を掲載して ございます。
	利用者数につきましては、平成 26 年度の年間 29 人に対しまして、平成 27 年度は延べ 191 人と大
	幅増となりました。この大幅増となりました主な要因につきましては、平成26年度は東西を結ぶバスに接続するダイヤとして各路線片道3便、往復6便としていたものでございますが、平成27年度
	は基本的には「毎時○○分発」といったわかりやすいものとし、各路線片道 10 便、往復 20 便に増
	便をさせていただきました。加えまして、基幹系のバスに接続をさせていただいておるのですが、
	いまは余野での阪急バス東能勢線との接続を考慮したダイヤとさせていただいておりますので、町外への広域路線の支線として利用可能としたことが、大きな増員となった大きな要因と考えられま
	す。
	収支につきましては、その逆でございまして、平成27年度の方が収支率が悪くなっておりますが、

悪くなるということになっております。

これにつきましては乗車運賃一律 200 円としておりますので、乗られる方が多くなれば、収支率が

次に「ときわ台駅バリアフリー化及び周辺整備によるターミナル化」についてございます。申し 訳ございません。資料の方は、用意しておりませんので、よろしくお願いいたします。

結論から申し上げますと現時点で、ときわ台駅周辺の整備には着手できていない状況となっておりますので、これまでの経緯についてご報告をさせていただきます。

「豊能町地域公共交通基本構想」を策定前後から、鉄道事業者である能勢電鉄さんなどと協議をさせていただきながら、ときわ台駅周辺の整備方針、その関係の各種調査を行いつつ、平成27年3月には町単費で整備計画をまとめてまいりまして、その上で平成27年度に国庫補助を受け実施計画を作成する予定でございましたが、国も含めた関係機関との調整がつかず、引き続き能勢電鉄さんなどと現在継続して協議を進めているところでございます。

以上、簡単ではございますが短期計画における施策の実施状況の報告とさせていただきます。 報告は以上でございますが、豊能町議会より東西地区の連絡便などについて、ご意見をいただい ておりますので、それについても忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。

一つは、乗り継ぎ回数を減らせないかというご意見でございます。具体的に申し上げますと、「リレー便」を「東西バスに戻せないか」ということやデマンドタクシーの発着点を止々呂美に設置できないかということであります。つまり、「東西バスに戻せないか」というご意見、例えば、西地区から希望ヶ丘へ移動する場合を想定しますと、リレー便に乗りまして、中止々呂美で東能勢線に乗り換える必要がございます。「東西バス」に戻しますと便数は別にいたしまして、乗り換えなしで済むというご意見。また、「デマンドタクシー」の止々呂美発着のご意見、これにつきましては例えば、西地区から寺田という地域へ移動する場合、リレー便に乗り、止々呂美で東能勢線に乗り換え、その後余野でデマンドタクシーに乗り換える、という様に2回乗り換えなければなりませんが、止々呂美にデマンドタクシーの発着点を置けば、乗り換えは1回で済むのではないかというご意見です。もう一つは、デマンドタクシーの予約時間を、現在は60分前までということでございますが、30分前にできないかというご意見でございます。

このあたりにつきましても、これまで実施してきました実施状況などを踏まえまして委員の方々の忌憚のないご意見等をいただければと思っております。よろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございます。

事務局の方から、【報告2】につきまして、ご報告いただきました。

まずこの資料につきましてご意見をもらいまして、議会の方の話の所につきまして後ほどご意見をいただくことにします。

この資料につきまして何かご質問ご意見ございますでしょうか。

曲尾

ときわ台駅のことについてですが、実行性があるのかないのか。いつも同じ答えばっかりで、議題にはあるのですが基本的にやる気があるのかどうか、こういう質問は失礼かもしれませんが、実際にできるのでしょうか。

内田委員

総務部内田でございます。能勢電様がおられる前で私が言うのもなんなんですが、我々が窓口になってこれまでの能勢電さんと協議してまいりました。確かに1年半前にときわ台のバリアフリーはもうやめたらいいのではないかと言うご意見を頂戴したのを覚えております。

資料 3 でもご説明しますが、この豊能町地域公共交通基本構想においては、箕面森町線を今は箕面森町止まりですが、それをときわ台駅まで伸ばしていただきましょうということを計画にあげております。その中でときわ台駅のバリアフリー化と併せてときわ台駅前のターミナル化を打ち出しておりまして、そういうものをセットでこの基本構想では考えておるものです。

実効性はあるか、やる気はあるのかと言うようなご質問でございますが、それはあらゆる方法、 財源のこともありますので財源を見つけてなんとか実現したいなと動いてまいりました。

先ほど事務局からも説明があった通り、27年度に実施設計をしようと思っていましたが、そのために 26年度中に基本的な青写真を描いてみようということで能勢電さんのご意見も頂戴してコンサルに発注して予算もつけてやったのですが、その結果、国の交付金を使うため 立地適正化計画というものを立てなければならないのですが、今回の計画はその計画にときわ台駅が適さないということになりまして、その国の交付金を申請することを断念しました。その他の交付金を充てていまやろうということで計画を練り直しているというところでございます。

まだ今のところ、具体的な話まで至っておりません。

また先ほど申しました箕面森町線のバスを延伸することを一括りに考えておりますので、それらを一緒に解決できたらなという思いでやっております。

平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

	1 回豆能叫地吸公共父迪云藏藏事跡
曲尾委員	私の考え方としましては、マスタープランを作って長期計画で取り組むのか、それよりまずはこ
	こまで、その次はここまでと言うように段階的に取り組み最終的にマスタープランにもっていくの
	か、方法論があると思うんですが。
	私が1年半前にお話しさしていただいたのは、プラットホームと道路との高低差が7メートルあ
	るのですかね。リフトを作って、そのリフトの管理を京タクさんに委託して、駅そのものをいじら
	なくても、短期的な解決はできるのじゃないか。そんな考え方もあるのではないかと。
	その場はそれで終わってるんですが、そういう感じで段階的にマスタープランにもっていくのか、
	それとも最初から立派なものを作るんだ、という考え方で行くのか。
	それともう一つ時代が変わってるんですね。ときわ台駅は、昔は豊能町の玄関口だったのですが、
	今はどちらかと言うと光風台駅が交通機関が集中してますね。そうすると今度は光風台駅とときわ
	台駅をどう接続していくか。ときわ台の乗客の少ないところを起点にするよりかは新光風台や東と
	きわ台からの乗降客も多い光風台駅が玄関口になっているのではないかというのが私の考えなんで
	すね。
内田委員	いま二点、ときわ台駅のバリアフリーのやり方と光風台駅とときわ台駅の役割分担のことをおっ
1,1,0,0,0	しゃったと思うのですが、まずはときわ台駅のバリアフリーのやり方ですが、これも能勢電さんと
	協議をする中で立派なものをやろうと、例えば小さな駅ビルみたいなものを建て替えてと言う様な
	ことも検討しましたし、いまの駅舎のままでということも検討しましたし、小さなテナントを入れ
	るという様な形でということも検討しましたし、スロープでという様なことも、あらゆる方法を考し
	えられることは全部検討しました。いまおっしゃられたリフトでということも検討にあげました。
	その中で、事業者ヒアリングをしましたが、あそこ(ときわ台駅前)で、いま商売の面積を増や
	すという様なことをしてもニーズはないだろうという結論が出たのがひとつ。それならば、いまの
	駅舎のまま何とかバリアフリーをするのが一番現実的だろうということを考えたものです。
	スロープも考えたのですがスロープにするとあまりにも距離が長すぎまして逆に利用しにくいの
	ではないかというところで、いまの駅舎のような形で、エレベーターで、ということをいまは能勢
	電さんと話し合いをしてきているところです。
	それと、ときわ台と光風台のバスのあり方ですけど、この公共交通基本構想では幹線のバスとフ
	ィーダー(支線)のバスと考えておりまして、幹線のバスはときわ台と千里中央を結んでいるバス、支
	線のバスを光風台発着で西地区を循環すると、そういう形で役割分担をしようというのがこの基本
	構想に書き込まれている内容であります。
会長	資料2の表を見ていただいて、リレー便が始まって約1年、東西バスは見ていただくと4月5月
	が多くて1月2月が少ない。大体こういうような外出傾向が他でも見られます。
	一方リレー便の方は、4月5月の方が1月2月より少ないという様なことになっていまして、こ
	れは、要は動き始めてしばらく経たないと利用者が定着しないとこうこともあります。今年の4月
	5月のデータになりますと、この辺がもうちょっと持ち直すんじゃないか、という気でも見ていま
	す。私どもバスを研究している者から言いますと、「3年ぐらい待たないと需要という様なものは出
	切らないよ」と言っていることから考えても、現場としてはまだまだ(町民に)知ってもらって待
	つというところかなぁという気がしております。
曲尾委員	参考にお伺いしたいのですが、資本投資とその効果、例えばリレー便であれば約 2,000 万円、何
岡元女兵	人の乗ったかでそれを割っていただければ、1人1回あたりの単価が出ると思うんですが。
	アペッス ラだがく これがと的 ラ くいっただけれいは、エアイ 国めたりの 年間が出ると心 アル・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・・
会長	1,000円位ですね。
	その辺も含めて、なかなか運輸事業が実現させるのが難しい所かと思います。
	他何かご意見ご質問はありませんでしょうか。
	よろしければ京タクさんに東地区のデマンドタクシーの現状ですね、イメージとかで結構ですの
	でお話しいただければと思うのですが。
宗口委員	いま事務局の方からご説明あったように、今回毎時1時間に1本と言うようなダイヤ組をしたと
\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\\	いうことで、利用しやすい時間帯をチョイスできるようになった部分で大幅増につながったという
	風には考えております。
	しかしながら、この数字の裏側というものがありまして、実際のところは数名のヘビーユーザー
	の方が複数回ご利用いただいたということで、延べ人数で 191 人だったということであるのですけ
	れども、数名のヘビーユーザーの方のご利用の積み上げだということで我々は捉えております。

平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

	1 凹豆能凹地域公共父地云藏藏争域
会長	そういう面もありながらも、26年からの数字からは大幅に増えておりますので、ヘビーユーザー
	数人の方が評価していただけるサービスになったことかと思います。
	あと他に何かご意見ご質問はございませんでしょうか。
	それでは後半の議会の方で話があったという東西の乗り継ぎを減らしたらいいんじゃないかとい
	うところであったり、デマンドの発着を中止々呂美にした方が良いのではないか、デマンドの予約
	を 1 時間前から 30 分前にされたら良いのではないか、その辺について皆さん何かご意見ございます
	でしょうか。
	京タクさんにはこの後の方、予約についての技術的な観点をお伺いしたいと思います。何かござ
	いませんでしょうか。 まず乗り継ぎの減少というところにつきまして、私の私見を申し上げさせていただきますと、「利
	まり来り極さの減少というところにつさまして、私の私兄を申し上げさせていたださまりと、「利
	るということもありまして様子見といいますか、もう少しリレー便の定着を計った中で見て行った
	方がいいんじゃないかなと思っております。
	京タクさんにお伺いしたいのですが、技術的なお話でも、感覚的なお話でもよいのですが、中止々
	呂美発着にすることへの可否とデマンドの予約を1時間前から 30 分前にするというのはどうなの
	でしょうか。
宗口委員	中止々呂美の分に関しましては、やってもいいのではないかと思っております。
	しかしながら路線バスとの競合の問題があるのと、30分前というのも問題がありまして、営業所
	がときわ台駅前にあります。そこから余野とか寺田とかに迎えに行くとなりますと、予約を受けて
	直ちに現場へ走らないといけないということになります。やはり一番最初の話で、デマンドタクシ
	ーは、空いているタクシーを利用するという観点がございますので、30分と言われるとコミットで
	きるかどうかというとことが心配であります。
会長	走行距離としては30分でいけるところではあるけれども、必ずしも(タクシーが)休んでいると
	いうことではなくて、そこのところを考えると1時間前には予約をして欲しいということですね。
ウュチロ	フェートは、・中田子のウムートは
宗口委員	そうですね。1時間前が安全ですね。
宗口委員	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに
	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい
	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい うことですね。
	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい うことですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで
	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい うことですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。
会長	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい うことですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。
	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい うことですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。
会長	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい うことですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。
会長曲尾委員	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい うことですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば45分とか40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと 思います。
会長曲尾委員	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているとい うことですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば45分とか40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと 思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「い
会長曲尾委員	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところでおっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば45分とか40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは
会長曲尾委員	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところでおっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば45分とか40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにも
会長曲尾委員宗口委員	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば 45分とか 40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと 思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは 行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。
会長曲尾委員	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところでおっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば45分とか40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成27年度で利用された方は191人ということなのですが、
会長 一	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30 分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば 45 分とか 40 分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成 27 年度で利用された方は 191 人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということはわかりますか。
会長 曲尾委員 宗口委員 野津委員 事務局	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30 分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば45分とか40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと 思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成27年度で利用された方は191人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということはわかりますか。 そこまでは把握できておりません。
会長 一	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30 分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば 45 分とか 40 分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと 思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成 27 年度で利用された方は 191 人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということはわかりますか。
会長 曲尾委員 宗口委員 野津委員 事務局	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30 分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば 45 分とか 40 分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成 27 年度で利用された方は 191 人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということはわかりますか。 そこまでは把握できておりません。
会長	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30 分前にしてギリギリに予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところでおっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。例えば45分とか40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成27年度で利用された方は191人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということはわかりますか。 そこまでは把握できておりません。 (京タクへ)感覚としてどうですかね。
会長	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30 分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで 1 時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところでおっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば 45 分とか 40 分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成 27 年度で利用された方は 191 人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということはわかりますか。 そこまでは把握できておりません。 (京タクへ) 感覚としてどうですかね。
会長	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30 分前にしてギリギリに 予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところで おっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。 あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。 例えば 45 分とか 40 分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと 思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成 27 年度で利用された方は 191 人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということはわかりますか。 そこまでは把握できておりません。 (京タクへ) 感覚としてどうですかね。 発着地としては余野。実は平成 27 年度の改正のときも余野を起終点としないものも足したのですが、蓋をあけてみれば余野から乗られる方、あるいは余野で降りられる方ばかりでした。 最終目的地は、わかりません。 中止々呂美発着については、どういう移動されているかというのを見極めてからの話ではないか
会長	確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30分前にしてギリギリに予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで1時間前にされているということですね。 あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところでおっしゃってもらったというところですけれども、競合とかの問題があるのかなぁということです。あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。例えば45分とか40分なら大丈夫ですか。 デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるとできるのかなと思います。 やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの?ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思います。 中止々呂美までというお話の中で、平成27年度で利用された方は191人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということはわかりますか。 そこまでは把握できておりません。 (京タクへ) 感覚としてどうですかね。 発着地としては余野。実は平成27年度の改正のときも余野を起終点としないものも足したのですが、蓋をあけてみれば余野から乗られる方、あるいは余野で降りられる方ばかりでした。最終目的地は、わかりません。

平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

十八 40 十分	1 回豊能町地域公共父連会議議事嫁
会長	よろしければその辺りについて継続的に注目いただいて、場合によっては調査なども加えていた
	だいて、バスに乗り換えておられるのでしたら、中止々呂美発着も検討しても良いのかな。
	確かに京タクさんとしては、お客を降ろした後、中止々呂美を通るんですもんね。
宗口委員	現場は、喜ぶと思います。
小日安貝	元物は、音がこれであり。
会長	乗り継ぎの話と中止々呂美発着の話はですね、元々阪急バスさんが営業されているというのもご
	ざいますので、あまり軽々に考えていくというもの躊躇があるというところです。
	あともう一つ脱線で申し上げさせていただくと、先ほどお話しさせていただきましたが、私今年
	になってから、実は中止々呂美で乗り換えを始めました。
	実は乗り換えを始めて気づいたのが、池田から上がってくる便が思った以上に定時制が高いです。
	7分の乗継なのですが、ほぼほぼ間違いなく到着しまして、使ってみると案外便利で、実は何で知っ
	たかと言いますと、インターネットの検索で何気なく千里中央〜余野という検索をしたところ、「ナ
	「ビタイム」という検索ソフトが出てきまして、それで乗り換えられると教えられたのです。
	それまではずっと池田経由とかですね、まさに今回変更になった粟生間谷住宅を通るのしか使ったことがある。
	たことがなかったのですけれども、何を申し上げたいかというのは、当然今まで町の方でパンフレ
	ットは作られて、リレー便の使い方ということで案内はされているのですが、案外乗り継ぎという
	のがしにくいと思われて、乗り継ぎしてみると案外使えるなというところかと思います。一度経験
	していただくのが大事かなぁという意味でも、もう少し様子見してみたいというところが正直なと
	ころです。
曲尾	私、去年の夏にリレー便に乗る機会がありまして、牧に行ったのですが、牧の人 日はく、「1便
	遅れると2時間待たなあかん」とおっしゃられていました。
	人が少ないところに、バスを増やすというのは、また別問題ですなのですが…。
会長	他にご意見なければ…。それでは先に進めさせていただきたいと思います。
	それでは【3】「豊能町地域公共交通基本構想」の改訂(案)につきまして、ご説明いただきたい
	と思います。
事務局	それでは【3】「豊能町地域公共交通基本構想」改訂(案)についてでございます。
	先ほど「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」と「短期計画に係る施策の実施状況」についてご
	報告させていただきました。その報告に基づきまして、平成26年4月に策定させていただきました
	「豊能町地域公共交通基本構想」の一部を改訂するというものでございますので、ご協議いただき
	ますようよろしくお願いいたします。
	【資料3】をご覧ください。【資料3】の冊子は、「豊能町地域公共交通基本構想」改訂(案)でご
	ざいます。
	資料 3-1 から資料 3-3 までが本日ご提案させていただいています改訂箇所となっております。
	資料-3-1 は後ほどご説明させていただくこととさせていただきまして、まず資料 3-2 をご覧い
	ただけますでしょうか。
	↑ にんりょう くじょうが。
	案の路線図をお示ししております。
	変更点としましては、報告1でご説明をさせていただきましたとおり、千堤寺口から(仮称)新
	変更点としよしては、報告I Cこ説的をさせていたださよしだとおり、「堤守口がら (版材) 利 箕面までの間に「彩都西駅」が追加された点でございます。
	英国よくの間に「杉和四駅」が追加された点とこさいます。 次に資料 3-3 でございますが、こちらは工程概要になります。
	同じく上段が現行の工程概要、下段が変更後の工程概要(案)となります。
	短期計画におきまして積み残された課題と長期計画から前倒しで実施される予定の施策を整理
	し、工程概要を修正させていただいております。
	また、「交通結節点整備」いわゆる「ときわ台駅バリアフリー化及び周辺整備によるターミナル化」
	につきましては能勢電鉄さんなどとの協議が続いておりますため、当初の計画を変更させていただ
	きく工程とさせていただいております。
	次に、資料3-1に戻っていただきまして、先ほどの工程概要改訂(案)にかかる部分が、「豊能町
	地域公共交通基本構想」の7ページにあたる部分でございまして、それらを整合性を持たせ、整理
	したものが資料 3-1 となっております。右側が現行のもので、左側が改訂案になっております。
	あと、資料 3 の最終ページの工程別路線図の「3.中期計画」の部分と「4.長期計画」の部分の路
	線図に資料 3-2 を同じく「彩都西駅」を加えております。
	以上が、改訂箇所でございます。この「基本構想」改訂(案)につきまして、ご協議いただきま
	すようよろしくお願いいたします。

平成28年第1回豊能町地域公共交通会議議事録

<u> P成 28 年第</u>	1回豊能町地域公共交通会議議事録
会長	事務局からご説明ありました改訂(案)につきまして、皆様からご意見いただきたいと思います
	が、何かご意見、ご質問はございますでしょうか。
曲尾	中期と長期というのは、何年間のスパンなのですか。
事務局	表の上にも記載しておりますが、中期というのが平成28年4月から平成30年までを、平成30年
	を超えては長期という計画にしております。
曲尾	箕面の事業者からもチラシが入るくらい、この地域に介護タクシーが増えてきているようですが、
	リレー便なら一人1回乗ったら1,000円必要である、この費用を介護タクシーに補助を出すなど補
	完的なものとして考えられないか。
	もう一つは、能勢電さんに聞きたいのですが、日生エキスプレスは乗り換え時間が山下で2分間。
	いつもの 4 両の車両では乗り換え可能なのですが、日生エキスプレスだと端の車両に乗っていると
	無理なので、2分30秒にできないか。あと妙見口に行く電車エレベーターと階段の間に運転士がい
	る状態になっていて、階段で上がってくる人が運転士には見えない。私が大きな声で「乗るので待
	ってくれ」と言うと、非番の運転士(曲尾さんの親戚の方)が「おっさんがノロノロしとるからや」
	「これが遅れたら、接続するバスも遅れるんや」と言われた。光風台から出るバスと光風台に着く
	電車との待ち時間はどうなっているのかなと。
	カメラを付けてもらえれば、(出発を)待っていただけると思う。沿線の人は高齢化している。ダ
	イヤ改正の時に考慮できないものか。
会長	待つというのは難しい。先の駅で当然その電車待っておられる方もおられる訳でございますし、
	できるとするとダイヤを工夫するということですね。
森田委員	まずは駅員の方で、おっしゃられたような対応があったのなら、本当に申し訳なかったと思いま
	す。申し訳ございませんでした。
	それと阪急電車さんと直通の特急電車(日生エキスプレス)を運行しているのですが、朝のダイ
	ヤも阪急さんがどうしても多いので、当社は阪急さんに気遣いをしながら運行させていただいてお
	ります。
	タ方のダイヤの方も阪急さんの方が数が多いもので、阪急さん側で遅れられてしまうと、うち(能
	勢電) の中での取返しが非常に難しくなってしまうということが確かにあります。
	そういった意味で山下での接続が普段と違う状況が出る場合も確かにございます。乗り換え時間でおっしゃられた2分、確かに長い車両で乗っておられる場所によっては、また身体的な状況によ
	でわっしゃられた2万、確かに長い単画で来ってわられる場所によっては、また昇体的な状況によっては時間的に乗り換えが難しい場合もあります。弊社の方でもできるだけ時間は取るようにはさ
	せてはいただいているのですが、ただ他との接続が全てありますので。特に山下で日生線と妙見線
	の接続をしながら、妙見線に入ると単線になっておりまして、光風台での離合が発生します。現状
	ではできるだけ山下での乗り換え時間をとるようにはしているのですが、全ての電車がそうなって
	いる訳ではございません。
曲尾	(山下駅に) カメラぐらいは設置して、階段を上がってくる人を見て発車できないのかなと思いま
, ., <u>-</u>	す。
森田	その辺につきましては、またご意見をいただければということでお願いします。
曲尾	介護タクシーについては。
会長	■ 整理しますと「能勢田里伊野」さんは福祉有償運送です。「介護タクシー」というのは正式名称と
云区	・ 置生しよりと「能労田至伊封」されば価価有資建区とり。「月暖クラン 」というのは正代石林と してはございませんでして「福祉タクシー」という制度はあります。これは、登録するときに福祉
	を目的にやっていると少ない車両で登録できるもので、「福祉タクシー」という呼び名があります。
	運行範囲がどこまでだとか、割引が違うというのは、各社の取り組みですので必ずしも制度とし
	てこうしなさいというものはありません。
	福祉タクシーに「補完的なことはできないか」という点について、もともとタクシーさんにはそ
	のような役割(既定路線外の移動についての補完的な部分)があるということですが。
	各社の運賃情報など、なかなか情報はあえて取ろうとしなければ、ないものです。ただそれを情
	報収集しておいて、それらをうまく使うということをする、情報発信するというのは町の検討の範
	囲となると思いますが、集められても良いのかなという気はします。
会長	あと「基本構想」改定案の資料2の北大阪急行「萱野」のところ、他が「(仮称) 新箕面」となっ
	ているので修正いただくということで。
	文言修正のところは、事務局と私とで最終チェックさせていただくということでお任せいただい
	て、文言修正は原案とは変わるところはあるやも知れませんが、その点はお許しいただいて、今回
	こういう形で 2 年前に作りましたものを改訂案として、皆さんのご同意をいただきまして案取りを

平成 28 年第 1 回豐能町地域公共交通会議議事録

<u> P成 28 年第</u>	1回豊能町地域公共交通会議議事録
	させていただきたいと思います。
	一部文言修正はさせていただきますが、内容としてはこの案と大きく変更ないということで、ご
	異議がなければ変更させていただきたいと思いますが、ご異議ございますでしょうか。
	(異議なし)
	では、これで変更させていただきます。
	事務局にはお手数をおかけいたしますが、確認の方、お願いいたします。
会長	それでは4つ目のその他に入らせていただきます。
	事務局からお願いいたします。
事務局	その他ということで、次回の会議についてご相談させていただきたいと思います。
333773	次回は、市町村の運営で福祉有償運送をさせていただいております。
	その更新が10月にございまして、この地域公共交通会議にかけていただく必要があり、9月に会
	議を開催させていただけたらと思っております。
	半年先でございますけれども、よろしければ本日、日程を調整させていただけたらどうかと思っ
	ておるのですが、いかがでございますでしょうか。
会長	いかがですか。もうちょっと直前に調整いただいた方がいいような気がします。
事務局	そうですか、分かりました。
	それでは次回は9月に開催させていただくというアナウンスだけさせていただきまして、また8月
	に入った頃に調整させていただきますのでよろしくお願いを申し上げます。以上でございます。
会長	その他でご意見とかご質問があればお伺いしたいと思いますが、何かございませんでしょうか。
	それでは最後に町の方からご挨拶をいただきたいと思います。
内田委員	本日は皆様、公私何かとお忙しい中、全員ご出席いただきまして、また慎重にご審議いただきま
	してありがとうございました。
	また基本構想の改訂につきましてもご承認を賜り、ありがとうございました。
	今後につきましては、この 2 年間取り組んだわけでございますけれども遅れている部分も含め、
	本日ご決定いただきました基本構想に基づきまして、着実に一歩ずつ実現に向けて取り組んで参り
	たいと思っておりますので、交通機関各位をはじめ皆様のご理解とご協力を賜りますようよろしく
	お願い申し上げまして、お礼のご挨拶とさせていただきたいと思います。
	本日は、本当にありがとうございました。
会長	それでは平成28年度第1回豊能町地域公共交通会議をこれにて閉会させていただきます。ありがと
	うございました。
L	

本議事録にかかる会長の内容確認・署名

本議事録について議事内容と相違ないことを確認する。

豊能町地域公共交通会議会長