

全般

節	細節	意見内容	町の考え方
検討方法	検討のあり方	町民側にとって一部の巡回バス利用者以外の人達は、大多数の方が身近かな問題として捉えられて来なかったのではないかと考えています。 これ等のことは単に巡回バスの見直しだけに止まらず、ひいては豊能町全体の財政難問題の解決への糸口にも相通ずるモノがあると考えます。 今回のパブリックコメントの実施で、どれだけの反応を期待されているのかどうか分かりませんが、私同様に窮状を始めて認識される方も少なからずいらっしゃるものと思います。 その為には、“衆議に諮る”こと、つまり、一人でも多くの町民に、あらゆる機会を通じて出来るだけ多くの情報を知らしめることが肝要になって来ると考えます。 そして、町民から情報収集を図り、取捨選択して政策(町政)に反映して行くべきと考えます。	見直し案は、平成21年度に実施したアンケートや巡回バスの利用実績を参考とし、議会のご意見を頂いた上で策定いたしました。この案は社会実験運行として実施し、今後さらなる見直しを図るためのスタート地点となるものです。ご指摘の通り、行政が実施する公共交通の検討は、利用する、利用しないにかかわらず、広くご意見をいただき、参考とする必要があります。それだけでなく、交通事業者の意見、利害関係のない客観的な立場の意見等もなければ、利用しやすく、かつ現実的な地域の公共交通を持続していくことはできません。そこで、社会実験による検証は、利用者、事業者、学識経験者等で構成される地域公共交通会議により行い、さらなる見直しに取り組みます。
		東西巡回バスを週1回利用し、西地区から東地区に行っている。乗っていると、西地区から東地区に様々な人が様々な目的で乗っていることがわかる。じっくり観察して統計を取り、ダイヤを組んでほしい。そしてこの巡回バスが85歳以上の方の交通の便となることを望む。	
		人口比、担税比率を原則に受益者負担を考慮して検討を	
		一定額を公費負担とするも受益者負担が原則。サービスが特定地区に偏るのは許されない。委員会での結論を得る際に検討された資料は公平性を保っていたか。恣意的ではなかったか。	
		個人的な意見の積み重ねでは総合性に欠ける。バス問題はもっと広く会議を興し、時間をかけて取り組む事を提案します	
		見直し案は定期的に利用している人々の意見を重視して拝聴すべき	
分析や評価	分析や評価	社会実験とされている今回の見直し案は、実績の分析や問題点の解明と対策が示されていない。西地区巡回バスの全廃について実績の評価がなされていない。 財政事情のために多数住民の利便性や福祉に直結する巡回バスを切り捨てる前に、利用されていない理由を解明し、どのような改革改善ができるのか工夫を凝らし、同じ又は少ない費用で乗客数を増やし、満足度を向上させる努力が必要。	巡回バスは、スポーツセンターシートス開業時に、東地区からの利便性を確保するため、1路線の運行を開始しました。その後、様々な要望により路線を拡大し、各地区と公共施設を結ぶことを目的とする、町内を巡回する3路線を運行することとなりました。 しかし平成21年度に実施したアンケート結果によると、巡回バスの利用実態は、鉄道駅への利用が多く、又民間の路線バスと重複している部分の利用が多いことがわかりました。需要は駅への移動が多い一方で、巡回バスは各地区を巡回する路線を運行する＝時間がかかり、駅への移動には利便性が低い、という需要とサービス内容との違いが、乗客が少ないことの一因と考えられます。 又、巡回バスによる鉄道駅への移動は他の民間路線バスが頻繁に運行している部分も多いことから、乗客が少なく、かつ地域の公共交通全体として効率の悪いものとなっていると考えられます。
		乗客が少なく効率的な運行となっていない原因・要因が追求・調査されていない。利用者の声・意見を聞きだし、分析検討を加えた後、多くの住民が利用しやすいような、そして財政負担を軽減できる見直し案を作成するのが手順	
その他の見直しを	その他の見直しを	バス問題以前に行政刷新で費用削減を深めるべき。職員の減員・給与の見直し、議会報酬の見直し、定数の削減、非常勤職員委員の報酬の検討	巡回バスの見直しは財政再建項目の一つとして行っています。財政再建は各項目をすべて達成してはじめて、その解決の糸口がみえるものであり、多額の費用を要する巡回バスも、聖域なき見直しのひとつとして実施しています。
		巡回バスの廃止を検討をする前に、町全体の収支のアンバランスにメスを。職員給与や退職金、議員報酬、教育長の報酬等は異状。聖域なき検討が急務。	

節	細節	意見内容	町の考え方
検討方法	パブリックコメントについて	このパブリックコメントは閲覧ではなく広報記載や説明会を。この案はいつ、どこで、誰が決めたのか。住民、団体の意見を真摯に受け止め、行政に生かすべき知恵を絞り、汗を流す姿を住民に見せるべき。 パブリックコメントの周知には計画の概要を記載すると、より多くの意見が出されるので、今後検討を パブリックコメントの期間が短い 本計画のさらなる周知を図り、双方向での意見交換ができるよう、公聴会、説明会の開催をお願いします 住民の意見に対して今後の参加また回答の対応が明記されていないので、投稿者の住所、氏名、電話番号の記入を求めるのはおかしい。	パブリックコメントは、行政側が政策等を策定する場合、その案を事前に明らかにし、町民等からその案に対する意見の提出を受け、寄せられた意見を考慮して最終的な案を決定する過程を公表していくこと、また寄せられた意見に対する行政側の考え方もあわせて公表していくことで、町民の「行政参画の機会」を提供するとともに、町民に対する「応答義務(説明責任)」を果たし、行政運営の公正の確保と透明性の向上を図ることを目的としています。期間や方法等については豊能町パブリックコメント実施要綱に基づいて行いました。
	その他	財政削減計画の全体像(金額表示による)を開示してほしい。税收減は歳出減でカバーするしかなく、その削減項目と削減額の整合性を判断し、より効果的な削減計画を提案できる。巡回バス削減も他の削減計画と比較検討できる。	
全般賛成	賛成	見直し案に賛成します。 基本的には見直し案に賛成 見直し案の実現を期待する。箕面森町停車を特に希望。通学の送り迎えが不要になる。 巡回バスの見直しには大賛成。町の財政難が叫ばれているおり、赤字を垂れ流す「お荷物」は、整理しなくてはならない。しかし、巡回バスの見直しは財政難の豊能町を守り、町民の貴重な交通の便を守ることであることを考えると、内容は再考すべき。 今回の見直し案は町財政の状況等から見て当然であり、他の事業の見直しについても賛成	ご理解いただきありがとうございます。
		巡回バスについてのパブリックコメントの実施はパフォーマンスの実施であり、費用対効果の面からみれば、問題がたくさんあり、先送りするのではなく直ちに廃止するぐらいの町行政の判断がされるべきではないか。車社会の中で、豊能町の地域性、利便性、交通弱者などの理由を前面に出したとしても、財政がひっ迫している町財源から、高額な補助を継続する理由が理解できない。利用者等は社会の変化にも対応すべきで、いつまでも利権、踏襲に固執するのではなく、意識の改革を図り、限度ある町財源の中から適正な補助支出に協力すべきである。早期の巡回バス廃止で、町職員の雇用による町民サービスの向上や、少子高齢化対策、ごみの一部有料化への対処などができるのでは。巡回バスを継続すると今後もバスの買い替えは継続的に必要となる。	
その他	その他	巡回バスを利用していないので、特に意見はない	見直しにあたり、阪急バスには見直し案の実施が現実的に可能かどうか等、技術的な面でご意見をいただいています。
		バスの見直しにおいて阪急系から干渉があるのか	

【1】巡回バスの現状

節	細節	意見内容	町の考え方
実績	費用実績	巡回バス3路線の費用実績の明示を	巡回バスの補助金は運行事業者である阪急バスに対して交付しています。費用実績は見直し案にお示ししたとおりです。
	その他	補助金額は町からどこに補助されているのか	

【2】巡回バスの課題

節	細節	意見内容	町の考え方	
課題	バスの買い替え	バスの買い替えは必要か。安全性に問題がなければなるべく長く使うことが重要。	巡回バス車両の使用年数は、最も古いもので16年を超えています。今すぐに買い替えなければ運行できないような状態ではありませんが、今後維持管理費がかさむことや、箕面森町に停車できない(Nox規制に対応していない)ことから、複数の路線を運行する場合は買い替えが必要です。	
	課題に至る実績	3路線の収益率改善のために実施してきた諸施策とその効果は	これまで収益率改善のため、ICカードが利用できる機器の設置や、東西巡回バスの路線変更(箕面森町経由、東地区内の路線一部廃止)等を行っていますが、乗客の減少傾向は続いています。また平成22年度より無料乗車証の廃止を行いました。これによっても、収支率は20%を下回る見込みです。	
見直しの目標	見直しの効果	見直し案では経費削減効果、費用対効果の改善、利用者の利便性向上が具体的に提示されておらず、案に賛成できない。補助金額の削減効果、利用者1人当たりの町負担額、バス2台分買換え不要となった費用、廃止停留所の利用者は？	社会実験の費用(デマンドタクシーを含む)は、平成21年度の東西巡回バスにかかる予算額=2,520万円を目標としています。これは財政再建の目標としてバス1台による運行以外の費用を削減することを目的に設定しています。この場合、削減額は年間約2,910万円及びバス車両更新費用約3,600万円となります。このような費用削減の中で、利用者の利便性を今よりも向上させることは困難ですが、箕面森町停車により新たな交通のルートが生まれることが利便性の変化となると考えられます。費用対効果の改善や利用者1人あたりの町負担額の目標については今後地域公共交通会議で設定する予定です。	
		町の費用負担限度額を予算ベースで2,520万円としている根拠は。		
		必要経費の内訳は、設備費、車両購入の検討は。費用対効果は		
		この案にそって見直した場合の、補助金削減額がいくらになるか		
	見直しの目的	高齢化に伴い、医療機関への通院や外出時の坂道等の歩行が困難な方々が増加している。高齢者福祉の充実、通行弱者を含めた地域福祉の整備拡充のために公共交通機関の活用が叫ばれる中、今後ますます重要視されるべき巡回バスの削減・縮小は町民の行政に対する期待に逆行している		巡回バスの見直し事業は第4次豊能町総合計画に位置付けています。総合計画では基本方針を「住民の生活利便性を確保するため、バスと鉄道を組み合わせた町全体としての交通体系の再構築を進めます。また環境負荷の少ない移動手段としてバスや鉄道利用者の増加に向けた取り組みを進めます。」としており、この方針に従って見直しを進めていきます。また、第2次豊能町地域福祉計画においては、「福祉における交通環境の向上」を推進施策として掲げており、高齢者、障害者等の移動が困難な方への支援(第4期高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画にも記載)や、町の財政状況を踏まえた巡回バスの見直しを取り組み方針としています。今後の見直しにおいても、これらの基本方針等に沿うべく、民間の公共交通機関の活用、巡回バスの見直し、高齢者等外出支援サービス(おでかけくん)の実施等、総合的に交通体系の再構築を進めていきます。
		巡回バスの路線変更は第4期高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画、第2次豊能町地域福祉計画・第2次豊能町地域福祉活動計画・第4次豊能町総合計画による施策を否定するものになる		
		東西地区にまたがる広域町にとって民間路線バス会社は採算性の問題上、定期路線を設けることができない。巡回バスは広義の社会福祉行政の一環として捉えるべきで、費用対効果を掲げるのは自治体としての得ていない。		
老齢社会に備え若い人を誘致するために、魅力のない光風台・新光風台にならないようにすべき				
高齢化する住宅地として巡回バスは必要だが、住民側も痛みを共有することは必要				
足の悪い高齢者には、バスがなければ豊能町には住めない				

【3】見直しの手段

節	細節	意見内容	町の考え方
全般	実績・経費・効果	利用料金の増、路線の縮小の実施で見直しの目標は達成できるのか	見直しにあたっては、「費用対効果を高める」「財政負担の軽減」の二つを目標としています。路線の縮小や利用料金の増、箕面森町停車はこの目標に寄与する一方、東西間を運行するバスを利用できない地域が生じたり、公共施設へのアクセスがなくなるといった影響が考えられます。そこで、東西間のバス・民間の公共交通・外出支援サービス(おでかけくん)等、単体では補えない部分を、東西バスの鉄道駅等の接続等による交通のネットワークづくりや東地区デマンドタクシーの導入によって利便性の確保を目指します。
		箕面森町停車は評価できるものの、町の主要施設等へのアクセスが不能となるものが多々あり、幾多の問題が発生する。	
		巡回バスのアンケートでは主に日常生活に使用されている、利便性を考慮した増便や所要時間の短縮、結節点での接続の要望が多いとあるが、見直し案では利用できなくなり、乗客が減少する	
		現行100円の運賃を最大200円に移行する際の問題点や既存ルートを廃止する時期がいつか、また、デマンドタクシーの運用が本当に上手く行くのかどうかがよく読めません。同時に、今後「おでかけ君」の活用頻度が高くなるのが想定されるのではないかと考えております。しかしながら、果たして、本当にこの案で良いのでしょうか？	
1台のバスによる運行	運営方法	バス2台があるのであれば、2台で運行して路線本数を増やせるのでは	2台のうち1台は予備車です。車検時、故障時の対応、車両のローテーションに用います。又、2台運行するには増えた分だけ人件費が増え、運行費用が増大することになるため、増便する予定はありません。
他の交通との接続	他路線との接続	能勢電鉄と接続する理由が分からない	鉄道との接続により、町内外への移動の幅を広げることで、移動の範囲を確保するとともに利用者の増加を目指すものです。
東地区デマンドタクシーの導入	運営方法	デマンドタクシーは公用車を計画的に管理運用することにより支出の削減を図ることができる。おでかけくんの活用も並行的に考えることによりタクシーに支払う費用が削減できる	デマンドタクシーは利用者が限定される地域に、需要に応じて費用が発生する、乗合交通です。主に過疎地域の路線バス撤退の代替手段として、試験的な導入がなされています。社会実験においては、デマンドタクシーの豊能町への適合、運営方法、今後の路線検討等を併せて行う予定です。
		乗客数に適応したシステム(デマンドの予約受付など)にしておかないと、持続的運営が難しい。他市町村で行われている交通システムは、その土地土地の環境(全世帯に有線がつないであるかなど)によって左右されるので、是非とも豊能町にあったシステムを構築してほしい。	
	賛成	東地区巡回バス廃止、デマンドタクシーでのカバーは妥当	
	反対	デマンドタクシーは熟慮が必要	
その他	デマンドの内容が不明		
代替案	西地区デマンド	西地区にもデマンドタクシーの運行を	西地区は能勢電鉄と阪急バスの2路線、東西間のバスで一定の公共交通は確保できるので、デマンドタクシーの運行は考えていません。なお、デマンドタクシーは需要に応じて費用が発生するという性格上、利用者数や移動の区間が限定的である場合に効率的な運行をすることができますが、西地区においては、巡回バスの利用者数やバスや鉄道の運行頻度、利用傾向を考慮すると、かえって非効率的になる可能性があります。
		高齢化に向かうなか、デマンドタクシー化がよいのでは	
		今は利用していないが、加齢により必ず必要になる。高齢化社会と共に避けて通れない問題。運行経費の路線別内訳は？西地区の人口が多い中で、もう少し西地区を優先させる必要がある。西地区の方がデマンドが必要では	
		路線の少ない場所にはオンデマンドバス・オンデマンドタクシーを。団地内なるべく平等なサービスとなるよう配慮を。	
		高齢化への対応を考えるとデマンドタクシーは必要	
新光風台から支所まで行くのに不便。デマンドができれば利用する。			
		西地区にもデマンドバス方式の活用を	

節	細節	意見内容	町の考え方
代替案	阪急バスの路線再編	<p>巡回バスは東西とも、老人ホームへの送迎だけとする。1日1回。マイクロバスによる。(無料)→これだけが町財政の負担になる。</p> <p>デマンドタクシーや新東西線は不要。デマンドは余野で新東西線と接続するというが、接続しなくても、従来から東地区からは阪急バスで市街にできる手段がある。その他は阪急バスでカバーできる。今までの巡回バスが廃止されて不便が出るが、財政状況から我慢しなければならない。</p> <p>・阪急バス東ときわ台線を箕面森町まで延伸する。</p> <p>理由:もともと巡回バスの目的は老人ホームへの送迎。財政が逼迫している現下、本来の目的に絞るべき。</p>	<p>町内には、能勢電鉄、阪急バス、京都タクシーといった民間の公共交通機関があり、町外へのアクセスは今のところ確保されています。しかし町内、特に東西間は路線バスと鉄道を組み合わせても1時間以上かかり、費用も高額となります。そこで、東西間を結ぶバスの運行と他の交通との接続、東地区デマンドタクシーの導入を行うことで東西間の移動を確保し、東西に点在する公共施設の利用を可能にすることを目的の一つとして社会実験を行います。社会実験による検証では、全廃や民間公共交通の活用、他の運行方法等々、選択肢を限定せずに今後のあり方を定めていきます。</p>
		阪急バスの路線を西地区全体を巡回するルートに	<p>見直しにおいては、民間の公共交通を活用することを重視しています。阪急バス箕面森町線の延伸等については、阪急バスに繰り返し要望してきたところですが、実現が困難な状況です。各交通事業者を取り巻く状況は厳しく、本町においても人口減少や自動車保有の増加によって利用客が減少しています。このような状況で、事業者として新規路線や路線変更のリスクを負うことは、黒字が見込めない限り困難です。しかし、今後も引き続き、社会実験による交通体系の見直しの中で、“巡回バスの全廃と阪急バス路線の再構築”等の提言、要望も併せて行っていきます。</p>
		東ときわ台線を箕面森町にリンクさせることにより通勤、千里中央へのアクセスを高める	
		光風台地区が阪急路線バス運行から除外されているので再検討を。	
		阪急バス路線と巡回バスの一歩化	
		巡回バスを全廃し、全てを民営バスの自主経営に任せるといった場合はどのようなになるのか。	
		<p>費用対効果を考える時、分析の結果次第では「巡回バス自体の撤退」も視野に入れるべき。(下記の分析及び「おでかけくん」の運行の継続及び充実が前提)</p> <p>分析内容</p> <p>①現状の巡回バス利用者の分析(特定または不特定の利用者なのか、その主たる利用目的)</p> <p>②能勢電鉄光風台経由ときわ台駅から箕面森町の阪急バス利用希望の町民数</p> <p>③デマンドタクシー利用者数</p> <p>④箕面森町住民で「阪急オアシス」「デイリーカーナートイズミヤ」で買い物を希望する方の人数</p> <p>・巡回バス撤退後、ときわ台駅-支所前、東ときわ台7-箕面森町、箕面森町-高山口のルートを阪急バスに確保してもらおう(交渉する)</p> <p>・巡回バス撤退後、デマンドタクシーのみを走らせる</p>	
		<p>西地区を走行する巡回バスにはほとんど乗客はなく、このようなバスを走らせるのは経費の無駄であり、CO2のばらまきにもなるので一刻も早くやめてもらいたい。このようなバスを走らせるのであれば、タクシー利用補助の方がよほど出費が少なくて済む(やってほしいというのではないが)。そこで、(赤字垂れ流しの)巡回バスを一刻も早く廃止し、阪急バスに下記の運行を交渉・実現してもらいたい。</p> <p>・千里中央-箕面森町線をときわ台駅前まで延長し、支所前、東ときわ台7丁目に停留所を設ける。</p> <p>…バス料金の負担は若干増えるが、高齢者にとっては、ときわ台駅から坂を登り、東ときわ台(一部ときわ台を含む)まで帰宅する際の苦勞が若干解消される</p> <p>・阪急バスの新光風台線を光風台まで延伸して循環路線にする</p> <p>…西地区では、当初阪急バスの導入が検討された際、光風台住民は騒音を理由に導入に反対した。今になって光風台住民に低額の町営バス廃止に反対する資格はない。</p> <p>…光風台駅からの上記路線利用により、光風台駅のエスカレーターの使用が不要になる</p> <p>・阪急バス妙見口-東ときわ台 の路線を廃止する</p>	
		東西間のバスにより箕面森町停車が不可能であれば、阪急バス路線を新光風台から通すようにしてほしい	

節	細節	意見内容	町の考え方	
代替案	その他	業者委託ではなく、職員による運行を。役場の中で2種免許を持っている職員を募集し給料を10～20%アップすれば応募する職員がいるはず。リストラにもなる。	東西間のバス運行を行う手段として、阪急バスによる運行以外の方法では、町所有の中型バスを利用し、職員やNPOによる運行を行うことが考えられます。しかし、この運行は、運転手の健康管理や運行管理等、道路運送法に定める基準の確保が困難等の問題が考えられます。又観光バスの貸切によって不特定多数の乗客を運ぶことは法律上問題となります。	
		業者に頼らず職員が運転するぐらいのことを考える必要がある		しかし、今後の見直しにおいて、運行の規模によってはご指摘いただいたような手段が有利となる場合もあります。また、民間や行政が交通事業を行うのではなく、地域住民の力でバスを走らせている、カーシェアリングシステムを導入しているといった事例もあり、様々な選択肢が考えられます。社会実験の評価と見直しを行う中で、それぞれ選択肢の有効性についても検討します。
		多数乗車する時間帯はバスでその他の時間はデマンドで。町が補助金をはらっていける程度にするには、いくらになるか、それが問題		
		おでかくんのような、町民の協力を得て、経費だけの問題としないで検討してほしい。		
		利用者負担のレンタル(小型車など、運行は、代表者とレンタル会社との契約)に切り替えていくことが必要		
		おでかくんの組織拡充を。75歳以上の利用とする。		
		巡回バスを直営で(或いはNPO法人の利用等)		
		バスの外部委託。観光バスの貸切で経費を安く		
		町として維持できないならNPO等を立ち上げてボランティアに頼るなどの工夫を		
		「住民相互互助車両会(仮称)」ボランティアシステムの構築と運用		
	タクシー会社との協働、利用者負担額の軽減、補填			

【4】社会実験運行の詳細

節	細節	意見内容	町の考え方	
東西バス運行	賛成	今まで巡回バスが公共施設をめぐるという性質が大きかったため、東西巡回バスでは特に西地区内でルートが長大化していたことを考えれば、町内外の移動に利用できるようなった新改正案にはおおむね同意できる。	ご理解いただき、ありがとうございます。	
	箕面森町停車	豊能町公共バスが本当に箕面森町に停車できるのか。地域公共交通会議(運営協議会ですか)で停車許可が得られるのか	東西間のバスは法律上阪急バスによる路線バスとして運行するため、地域公共交通会議の許可は不要です。箕面森町停車については、関係機関より、停車可能との回答を得ています。	
		情報が正確かどうか分かりませんが… “今回の問題は、東地区と比較して年齢層の高いと言われる西地区世帯の中で実際に巡回バスを利用している高齢者の方達だけに関心が高く、西地区全体としてはそれ程でもない”と聞き及んでいます。同時に“年齢層が低いと言われる東地区世帯ではマイカーを利用していることから、巡回バスの利用が極端に少ない”とのことでした。 一方で、今回の案では東地区巡回バス路線は廃止とのことですが(その東地区であっても)“現行路線の箕面新町駅とのルート新設を希望する世帯が非常に多い”と聞いております。 つまり、この西地区の利用者及び(地区に関らず)箕面新町駅との接続希望者のコメントが、最大の鍵になるのではないのでしょうか？	平成21年度実施のアンケートでは、巡回バスが箕面森町停車した場合の利用について、56.4%の世帯の方が「利用する」という結果となりました。地域別でみると、西地区及び希望ヶ丘で50%を超えています。そこで今回の見直しでは、東西間のバスを箕面森町で停車し、阪急バス箕面森町線(千里中央方面)との接続を重視したダイヤを設定します。	
	箕面森町停車反対	今回の見直しの目玉は箕面森町に停車することであると町は考えている。しかし、能勢電鉄の町内の駅の利用者数は22～36%(出典あり)減少しており、この減少傾向は他の駅に比べるとずば抜けている。見直し案では貴重な町税を使い、率先して能勢電鉄の利用者減少に加盟することになる。このことが豊能町にプラスになることだろうか？箕面森町への路線は阪急バスに要請するべき。(阪急グループでの検討)	箕面森町停車については、従来より阪急バス路線での検討を阪急バスや大阪府に要望や調整を行ってきましたが、実現が困難であるため、巡回バスの箕面森町停車の検討を進めてまいりました。ご指摘の通り、東西間のバスの箕面森町停車によって、能勢電鉄や阪急バスの在来路線の利用者数への影響が考えられます。社会実験ではこのような他路線への影響についても検証し、さらなる見直しを検討いたします。	
	余野	余野は役場停車を	見直し案では本庁舎へのアクセスが廃止になる。アクセス廃止は西地区住民と町の接点を否定することになる	東西間のバスは、役場停車では方向転換が困難なため、東西巡回バス同様、余野の中央公民館前に停車します。
		高山		
	永寿荘停留所の追加	東西間のバスを永寿荘経由にしてほしい。(9:30～15:00) 急速に進む高齢化社会、高齢者の健康の維持増進をはかるには、家に引きこもることなく、広義の社会参加が不可欠。永寿荘経由にしても2～3分の時間のロス。希望ヶ丘だけでなく、余野、木代、川尻の方々も永寿荘の利用頻度が増える	社会実験では、永寿荘送迎バスを路線化した東巡回バスは運行休止となります。また、東地区のデマンドタクシーも永寿荘には停車しません。そこで、永寿荘利用の方には、豊寿荘と同様、送迎バスの運行を予定しております。運行は豊寿荘・永寿荘の送迎を1台のバスで行う予定です。	
	箕面市域も含めた路線バスとのバス停配置の統一	箕面市域も含めた路線バスとのバス停配置の統一や、乗継ぎしやすいバス停の配置・ダイヤ設定など、住民が利用しやすく、豊能町巡回バスの利用促進も期待できるような計画にしてください。	東西間のバスは、箕面市域において箕面森町地区センターにのみ停車する予定です。その他の箕面市域のバス停については、路線バスとの運賃の整合性や所要時間の増加等の問題がありますが、社会実験で、路線、バス停の配置、乗継面等についても検証し、さらなる見直しの中で検討いたします。	
	その他	阪急バス路線と重複しない巡回バス路線を	東西間のバス路線は、阪急バス路線との重複をなるべく避けるように設定していますが、豊能営業所-高山口間や東ときわ台7丁目-支所前間は重複を避けることができません。	
東地区デマンドタクシー運行	デマンド停留所数について	長野県安曇野市や松本市で実施しているデマンドタクシーでは、停留所を細かく設置している記憶があるが、現状の停留所数で大丈夫か。	デマンドタクシーでは、停留所の認知度が重要となるため、東地区巡回バスの停留所付近に設置することとしていますが、その他の停留所の設置については、社会実験運行の課題といたします。	
	デマンドの利用方法	デマンドタクシーは何人乗りか、何台手配か、荷物が積めるか	デマンドタクシーは通常のタクシー車両(乗客定員4名)を使用します。予約が4名を超えた場合は、増車して対応いたします。荷物についてはタクシーのトランクをご利用いただけます。	
		デマンドの具体的な利用方法がはっきりしない。	デマンドタクシーはあらかじめ電話で乗りたい便を予約しておき、利用するというものです。路線上で予約のあった停留所のみ停車します。くわしくは見直し案別紙「デマンドタクシーとは？」をご覧ください。	
デマンドの乗継	在来3幹線(北大阪ネオポリス線、東能勢線、忍頂寺線)との乗継に関しては考慮しないのか(デマンドが望ましいか?)	デマンドタクシーは東西間のバスを利用する手段がないが、利用者の少ない地域における効率的な輸送手段としての可能性を検証するために社会実験を行います。そのため、在来3線への乗継との両立は困難です。		

節	細節	意見内容	町の考え方
	賛成	雨の日しか利用していない程度なので、廃止されても文句は言えない。箕面森町停車は評価したいがダイヤが問題。	箕面森町停車については、阪急バス箕面森町線と接続するようダイヤを設定し、6～20時台に8往復16便を運行いたします。ダイヤの詳細は関係機関の手続きが終了次第お伝えします。
		西地区巡回バス廃止は大きな英断。評価に値する。	ご理解いただき、ありがとうございます。
西地区内巡回の休止	西地区内巡回等の存続(東西路線は廃止)	西地区巡回(吉川地区除く)。東地区を入れると非効率で収入減、西地区の本数も減るので西地区だけで検討すべき。	【社会実験運行の路線について】 巡回バスの見直しの目標は「費用対効果を高める」とこと、「財政負担の軽減」を柱としています。この中で、財政負担の軽減とはすなわち運行経費の縮減であり、収支比率の向上ということになります。これは路線バスとの重複が多く非効率であるという巡回バスの課題を解決する必要があるということと、利用者が減少している民間路線をなるべく使い、使うことで安定的な交通ネットワークを維持していくという目的(第4次総合計画)を背景としています。その上で、外出支援サービスによる高齢者等の移動手段の確保等の施策によっても実現できない移動を、いかに効率よく確保し、維持していくのかを検討しました。その際も民間公共交通の活用という出発点にたちもどり、単に町によるバス等の運行で解決するのではなく、各交通単体では解決できないが、各交通を組み合わせることで解決できるものを検討し、移動時間の短縮、運行本数の確保による収支比率の向上と費用の縮減を図りました。今後社会実験の結果を検証し、民間バス路線によって解決できないか、その他の交通による運行の可能性はないかなど、引き続き検討してまいりますので、限られた費用の中で、安定的な交通ネットワークを維持していくというこの社会実験の趣旨にご理解をお願いいたします。
		施設利用ができなくなる。東西巡回の廃止はやむを得ない。 東西を結ぶ巡回バスが町民にとって必要な路線であるだろうか？(利用者が少なく、見直し案で運行されても大きく変わらない。)東西バス路線を廃止し、東地区デマンドタクシー、西地区巡回バスの継続を提案する。 西地区巡回バスは路線重複を避けるため「光風台駅」出発とし、運行コースも再考する。 西地区巡回バス路線と東西巡回バスの西地区での利用者は、年間10万人を超え、町の公共施設への貴重な足であり、「交通弱者対策」に寄与している	
西地区内巡回の休止	西地区内巡回等の存続	東西間の利用が少なく、西地区の利用が多いなかで、西地区循環の廃止は理解しがたい。廃止により公共施設への交通の便がなくなることは「交通弱者対策とまちの活性化」にはつながらない。光風台駅エスカレーター廃止と巡回バスの見直し案は光風台・新光風台地区住民の生活に大きな影響を与えると共に両地区の活性化にはならない。東西巡回バスを廃止し、西地区巡回バスの存続と西地区デマンドバスの運行の検討をお願いする。	①東西間の運行について 東西間は民間公共交通での移動手段がなく、組み合わせ(阪急バス東能勢線と能勢電鉄)によっても所要時間が1時間以上となり、実質的な移動が困難であるため、町による運行を実施します。又、従来より要望のあった箕面森町停車及び箕面森町線への接続を実現することで、バスの組み合わせによる新たな交通ルートを確保し、利用者数の増加を図ります。
		豊寿荘、豊悠プラザ、社会福祉協議会ボランティアセンター、シートスなどの立ち寄りが必須。東西巡回の廃止も考えるべき 見直し案では新光風台から支所まで片道450円が必要となる。東西間移動が少ないのであれば、意見を聞いて廃止がよいならば西地区巡回バスは現状通り運行しては。	
西地区内巡回の休止	西地区内巡回等の存続	ときわ台3丁目、5丁目経由としてほしい	
		病気があり、巡回バスが必要。値上げしてもよい(阪急バスと同等に)ので存続を。巡回バスがなくなると、ときわ台の坂は大変。体の不自由な人やお年寄りにはスーパーや病院が利用できなくなる。 西地区の将来像、能勢電鉄の現状と将来を考えると反対 祥雲館に行けなくなる。廃止をせず運行の工夫を ひざが悪く、電車に乗るために、行きは妙見口まで、帰りはときわ台駅まで巡回バスに乗っている、廃止になれば困る 車を運転できない子供や老人にとってバスは交通手段であり、必要。小型でもよいのでバスを利用する人のことを考えて、シートスの教室の時間、電車の到着時間などを考慮する 今はバスに乗る機会は少ないが、今後車を手放したり、年齢的に運転が不安に感じたりした場合、坂道の多いこの地区ではバスに頼らないと移動が困難になる。高齢化すると乗車率も増えるのでは。 西地区全面休止は再考すべき。交通量調査をやってみては。光風台から駅へおりのカラのバスをよくみかける。もったいない。目的や利用者を絞った限定運行を試験的に行う。(医療機関、日用品の買い物での往復) 西地区各施設を結ぶ運行。一本で結ぶのではなく、複数を支所前で接続し、本数をなるべく多くする。 必要とされる方があるので、住民のため現在以上の存続に賛成する 住民の生活のためのバス運行でなく、公共施設と駅を拠点としたルートとすべき。	

節	細節	意見内容	町の考え方
西地区内巡回の休止	西地区内巡回等の存続	西地区の路線バスは21年11月に運行時刻が改正され、減便の傾向がある。財政状況だけで廃止を前提としたような今回の見直し案には賛成できない。	(前頁参照)
		光風台、豊悠プラザ(高齢者・障害者等)などより多くの住民が利用できる路線とし、乗客数を増やすことに最大限注力	
		光風台－光風台6丁目－支所前のルートを次の理由から追加すべき ①光風台地区は全くバスの便がなくなる ②新光風台、東ときわ台は阪急バスが走行している ③足が不自由な人が、イズミヤ、オアシスに買い物に行けなくなる、電車に乗れなくなる	
		光風台はなぜ巡回バスを通さないか	
		基本的には見直し案に賛成だが、一部修正を下記の通り提案する ・希望ヶ丘⇄ときわ台駅間と希望ヶ丘⇄シートス間の交互運行とする 理由 ①ときわ台駅には改札口からホームへのエレベーターもエスカレーターもないため、車椅子の方や足腰の不自由な方にとって電車への乗降が困難。光風台駅にはエレベーターが設置されている。 ②町民の健康増進のため、シートスの利用促進を図る	
		東西のバスはときわ台駅ではなく光風台駅始発に。アクセスや宣伝によりシートス利用率の向上を。	
		光風台にも公共交通機関を確保してほしい。見直しにあわせてデマンドタクシーやバスの運行を。	
		巡回バスの大部分は公共施設やスーパーなどを近距離で移動する目的で利用されている。案のとおり運行すると利用客はほとんどなく、損失は増大する。住民の日常生活に支障をきたし困惑することは明らか。路線バスは乗継を目的とするものでなく、路線上の要所を多数の者が利用しうるものでなければならない。	
		光風台・新光風台を通らない町内巡回バスは考えられない	
		車を運転できなくなった場合のことを考えると、光風台の中もバスで動けるようになることが必要。	
		光風台内の巡回バスを。シートスや支所へ行けなくなる。箕面森町経由で千里中央方面へも行きたい。	
		光風台駅発着の路線に。他の公共交通機関との接続ダイヤにすることが前提。	
		シートス-光風台-ときわ台駅の路線追加	
少なくとも公共施設やスーパーを経由してほしい			
東西巡回の西地区内ルートの存続と西地区巡回は存続、増便。			

節	細節	意見内容	町の考え方
西地区内巡回の休止	西地区内巡回等の存続	ときわ台駅-シーツの路線追加、西地区にもデマンドタクシーを。 車を所有していないものにとって、支所や保健センター、図書館等の公共施設や病院への交通手段がなくなる。光風台・新光風台地域は多額の納税者が多数おり、豊能町の財政にも多く貢献している。 このルートは住民が多く、採算がとれる。箕面森町からのシーツの利用者が増える、東西の不公平感をなくすというメリットがある。	(前々頁参照)
		西地区巡回・東西巡回の西地区利用は多く、現行路線のままでもダイヤにより利用者増は可能。駅での接続や路線バスとのダイヤ調整。	
		マイカーの世帯が多いので、当面は見直し案でも可能だが、マイカーを使えない、独居老人等は新光風台-支所等へのルートはなくなってしまい、大変困る	
		東西多くの人がシーツを利用できる	
		・箕面森町に停車し、各方面へのアクセスは今までより良くなる ・しかし、東地区から子どもたちがシーツを利用するのに公共交通機関が断たれることになる。シーツ水泳教室の時間にあわせたバス運行をすれば、利用する子どもも増えるはず。(現に親の仕事の都合で送迎できずに教室利用をあきらめている人がいる。)今まで送迎している親も、バス利用に変えればエコにつながる。 今年度から野間口プールも廃止され、プールはシーツしかないので東地区の子どもたちが利用しやすいバスの運行をお願いします。	
東地区内巡回の休止	寺田路線の存続	寺田から巡回バスがなくなれば、余野や牧に出ることができなくなる。小型自動車でも、朝夕だけでもよいので運行してほしい。	寺田地区では1日3便(往復6便)デマンドタクシーを運行いたします。余野への移動にご利用いただけます。
		寺田は牧へ行くにも余野へ行くにもあるなくてはならない。医者に行くにも足の調子が悪いので困っている。朝1回、夕方1回でもいいから運行をお願いします。	
東西バスダイヤ	鉄道との接続	光風台駅での停車時間を能勢電鉄の到着にあわせるべき。短くても2分くらいは停車すべき。	東西間のバスは光風台駅に停車しません。ときわ台駅では能勢電鉄と接続できるようなダイヤにより運行する予定です。
		ときわ台駅で電車で接続した時間にしてほしい	すべての便で能勢電鉄との接続する予定です。
	他路線との接続	「ときわ台駅にて能勢電鉄線に、箕面森町にて阪急バス箕面森町線[1]系統に接続する」としているが、そのあたりのダイヤの調整はうまくいくのか。	おおむね、阪急バス箕面森町線は概ね30分おきの運行ですが、能勢電鉄線は10分おきの運行ですので、ダイヤの調整は可能です。ただし均等な乗継時間を確保するのは困難です。
		箕面森町での停車は阪急バス箕面森町線に乗り継ぐためのもの。乗り継ぎによっては、手前の中止々呂美～とどろみの森学園前のバス停で乗り換えた方が1本早いバスに乗れるようなダイヤはなるべく避けてほしい。	箕面森町で阪急バス箕面森町線に接続するダイヤを予定しています。なお、中止々呂美やとどろみの森学園前のバス停への停車の予定はありません。
		現状のダイヤでは、希望ヶ丘方面から余野にて阪急バス東能勢線[136]系統に乗継できる便もある。東西巡回バスの乗継対象を能勢電鉄線と阪急バス箕面森町線の2つに絞るのであれば、在来3幹線(北大阪ネオポリス線、東能勢線、忍頂寺線)の再編・ダイヤ改定も必要になるのではないかと。また、現状では能勢高への通学対策として妙見口駅にて阪急バス妙見口能勢線への連絡が取れているようだが、新ダイヤでは能勢高に限らず、高校生の通学利便性もよくしてほしい。 北大阪ネオポリス線で通学していた身としては、あの過酷な遠距離通学は町を離れる大きな原因のひとつだ。	ご指摘の在来3線は社会実験運行による乗客の利用動向の変化も考えられますので、社会実験の検証においては、その動向も踏まえ、地域全体の交通体系を検討いたします。通学の利便性については、朝夕の能勢電鉄や阪急バスの箕面森町線への接続により向上する部分があると考えますが、本数、所要時間という点では既存のバス路線の方がメリットが大きいケースも考えられます。

節	細節	意見内容	町の考え方
東西バスダイヤ	他路線との接続	余野-妙見口間のバスに接続してほしい	阪急バス箕面森町線及び能勢電鉄との接続を重視するため、それと東能勢線との接続を両立することは困難です。妙見口(野間口)へは東西のバスと接続するデマンドタクシーをご利用いただけます。
		能勢電鉄・阪急バスへの接続・連携等の工夫を凝らせば住民も利用しやすくなり乗客も増加する	能勢電鉄、阪急バス箕面森町線への接続は、可能な限り利便性の良いものとする予定です
	その他	朝夕のダイヤは通学をする中高生・通勤者に客層をしぼるようにしないと、乗客の確保は難しいのではないかと。	通勤、通学にもご利用いただけるよう、平日は6時台～20時台の運行としています。ただし、1台のバスによる運行であるため、朝夕の時間帯に多くの本数を確保することは困難です。
		バスがときわ台駅で2台があまり重ならないようにしてほしい	東西間のバスは1台で運行します。ときわ台駅でバスが重なることはありません。
		新光風台循環と巡回バスのダイヤの調整を	社会実験運行では新光風台循環との調整はできませんが、能勢電鉄に接続します。
		本数が少ない。ときわ台駅での能勢電鉄利用を考慮すると、見直し案の3倍は必要	1台のバスでの本数の増は困難です。2台以上となると、増えた分だけ人件費等の費用がかかるため、増便は検討していません。
その他	利用促進施策	バス利用促進の施策を。町内のサークルや、商店、観光協会とタイアップしたバスを利用する催しを積極的に行う。割引券の発行。町民以外の利用も歓迎し、折に触れてアピールを。	ご指摘の通り、公共交通はただ走らせるだけでなく、利用促進も重要ですので、その方策を検討いたします。
		バス停名は魅力あるものに(ときわ台一番地、シートスなど)	
		町職員・議員も通勤時・公用時に率先して利用すれば、バス事業の経営改善及び住民の意識改革に役立つのでは	
		光風台駅前に時刻表が見当たらないので、見やすい場所に設置すべき。	東西間のバスは光風台駅に停車しませんが、社会実験運行ではわかりやすい時刻表の掲示方法等を検討いたします。
	地方部のコミュニティバス(民間企業が運営する路線バスも含めて)では、WEBサイトに路線図・時刻表・運賃表が掲載されていないケースが多数ある。現地のバス停標柱の掲示も含めて、路線図・時刻表・運賃表の3情報は最低でも掲示して、バスに乗る動機付けを作ってほしい。	お示しの3情報につきましては、現在の巡回バスにおいてもホームページ掲載や時刻表の全戸配布等を行っており、社会実験運行においても同様に行います。利用者があるところの持続的な運営ですので、より知っていただける、乗っていただけるよう、広報を行います。	
	車両の更新	この機会に可能な限りバリアフリーのバスを	東西間の運行で使用するバスのうち1台は、車椅子対応のリフトバスです。社会実験運行ではバスの買い替えを行いませんが、今後の参考とさせていただきます。
新型バス車両については、乗車時間が長いことも考えて、最低でも背もたれの高い座席を採用してほしい。(乗りやすさの向上。低床バスよりは着席時の乗りやすさを。)			
その他		バスを広報・宣伝の場と考え、町の広報、各種広告を掲示する。	社会実験運行の時刻表については、作成費用を抑えるため、広告収入を活用したものを作成する予定です。バス停及びバス車体は阪急バス所有のものとなりますので、町の収入に直結させることは困難ですが、今後の課題といたします。又、町の広報等の掲示につきましても併せて検討いたします。
		車両やバス停、時刻表等に広告を掲載し、収入を図る	
	その他	フリー乗降制として乗車率を向上させる	社会実験運行では接続を重視するため、定時運行を行います。ご意見は社会実験による見直しの参考とさせていただきます。
		経由するルートが山間路線であることを考慮して、車両に嘔吐時の処理袋を設置できないか。(ビニール袋などで構わない。高知県交通や高知西南交通などでは設置済み)	処理袋の設置については社会実験運行の検討課題といたします。
		阪急バス(阪急田園バス豊能支社)に運行を委託するのであれば、運転士の接客態度の悪さや運転技術の酷さは改善すべき。バスに乗らなくなる大きな原因のひとつだ。	社会実験の検証においては、サービスの満足度についても検証を行い、サービスの向上に努めます。
		高齢者等外出支援サービスについてはもっと広告を出すべき。	高齢者等外出支援サービスは、ご利用いただける方が限定されているため、ご利用の対象となられた方(介護認定を受けた方等)にご案内をしております。

【5】実験運賃・利用料金

節	細節	意見内容	町の考え方
バス運賃	賛成	運賃について、100円は財政負担として大きいだろうし、府外のコミュニティバスを見ても妥当な範囲かと思う。 高齢者の無料運賃化は全くの論外で、若者の負担を増やす一方法。	ご理解いただき、ありがとうございます。
		バス料金の値上げはある程度仕方ない(タクシーを使うより安ければ)	
		受益者負担で料金の値上げはやむを得ない	
		運賃があまりにも路線バスに合わそうとしている。補助金額をおさえるため、大幅に見直し案より高くすべき。今の案の倍ぐらいでもよい。	
		費用が不足なら運賃はもっと高くてもよい。最大400~500円でも良い	
デマンド利用料金	デマンド利用料金	運賃に関して、たとえば長野県生坂村営バスなどでは地区別運賃制度を採用しているが、デマンドタクシーでは難しいか。(自地区内は150円、自地区~他地区は200円など)	社会実験運行のデマンドタクシーは各地区から余野(東西間のバスへの接続)への路線であるため、均一料金としております。
		支所前-高山コミュニティ間は往復800円 それで電話代?	支所前-高山コミュニティ間の運賃(片道)の内訳は、東西間のバス200円、デマンドタクシーが200円となります。デマンドタクシーは通常のタクシーの運賃のうち、200円を利用者が負担し、残りを町が負担するという形になります。
その他	割引サービスについて	現状では阪急スクールパス(学生定期)や阪急バス回数カードなどが利用できるが、新しく実施されるものではどう変わるのか。また、独自(巡回バス専用)の回数券などは販売しないのか。	現状どおり、阪急バスのスクールパスや回数カードが利用できるようにいたします。割引サービスにつきましては、阪急バスの障害者割引の適用に加え、精神障害者割引の適用を検討しています。その他の割引につきましては運賃の検証と併せて社会実験による検討課題といたします。
		高齢者に配慮した運賃を。少なくとも半額割引にする必要がある	
		障害者、高齢者に対する運賃減免制度はあるのか。以前のように減免制度を設け、障害者については身体・知的・精神障害の間に差をつけてはならない。	

【6】社会実験による評価と見直し

節	細節	意見内容	町の考え方
実施時期	早期実現	現状の巡回バスは乗客がほとんどいない状態の運行でもったいない限り。箕面森町停車により乗客数は劇的に増加する。ガラガラのバスを高いお金をかけて毎日運行するのは税金の無駄遣いそのもの。実験運行の開始は来年の7月と計画されているが、運輸局の手続き完了次第、来年の1月からでも早急に実施すべき。	バスにかかる運輸局の手続きは、道路運送法に定められており、最大6カ月の期間を要します。従って平成23年1月からの運行は不可能ですが、実施内容決定後は、早期実現を目指し、迅速に処理を進めてまいります。