

# 平成 26 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

平成 26 年 3 月 25 日

会長	<p>定刻の 10 時 30 分となりましたので、平成 26 年第 1 回豊能町地域公共交通会議を開催いたします。私は会長の猪井でございます。</p> <p>本日は急な開催となりまして申し訳ありませんでした。また年度末の折公私お忙しい中、当会議にご出席いただき、誠にありがとうございます。本日は 16 名の委員の内、ご出席は 14 名です。従いまして規則第 5 条第 2 項の規定により本日の会議は定数の過半数の出席による会議開催となることをご報告いたします。併せまして、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おられないと伺っておりますので、これではじめさせていただきます。</p> <p>それでは、本日の会議開催の要請者である豊能町よりご挨拶をいただきます。</p>
内田部長	<p>皆様おはようございます。本来ですと町長の田中が出席いたしましてごあいさつ申し上げるべきところ、他の公務と重なりまして欠席させていただいております。申し訳ございません。町長よりあいさつ文を預かっておりますので朗読いたします。</p> <p>本日は年度末のお忙しい中、地域公共交通会議にお集まりいただき、誠にありがとうございます。</p> <p>平成 26 年第 1 回地域公共交通会議の開催にあたりまして、一言ごあいさつ申し上げます。</p> <p>昨年 11 月、国におきまして交通政策基本法が成立しました。同法では地域の实情に応じた交通施策の策定や実施が地方公共団体の責務として定められ、その施策はまちづくりと連携しながら計画的に実施するもの、とされております。そして、行政、交通事業者、住民等が相互に協力連携するよう努める、とも定められております。本町では定住化の促進や超高齢社会への対応が喫緊の課題となっており、この課題解決に向けたまちづくりを進めているところですが、まちづくりと連携した交通施策は計画的に行われることが不可欠です。</p> <p>また、先だっては木代地区における土砂崩落事故によりバスが迂回運行となり、住民の皆様には大変なご不便をおかけしているところですが、このような事態の改善にも資する、地域の实情に応じた交通の計画を早急に策定、実現しなければならないとも感じております。</p> <p>本日の会議におきましては、社会実験運行の結果等をふまえ、分科会で策定いただきました基本構想案についてご審議いただきます。皆様におかれましては、基本構想策定の趣旨にご理解いただき、そして、様々な視点から、内容をご検討いただきますよう、お願い申し上げます。豊能町長田中龍一の代読でございました。私は総務部長の内田でございます。よろしく願い致します。</p>

<p>会長</p>	<p>それでは本日の出席者のご紹介をいたします。事務局よりお願いします。</p>
<p>事務局</p>	<p>では、規則の規定順にご紹介いたします。          豊能町総務部長の 内田でございます          豊能町生活福祉部長の 木田でございます          豊能町建設環境部長の 石田でございます          阪急バス株式会社の野津様 本日は河崎委員の代理でご出席いただいております          日の丸ハイヤー株式会社営業部長の田中様 暮部委員の代理でご出席いただいております          社団法人大阪バス協会の古角様 藤原委員の代理でご出席いただいております          京都タクシー株式会社の宗口様 川本委員の代理でご出席いただいております          豊能町老人クラブ連合会の石崎様          豊能町木代自治会長の上西様          豊能町老人介護者（家族）の会の曲尾様          国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局運輸企画専門官の藤本様          池田土木事務所地域支援・企画課企画グループ長の 覚道様          豊能警察署交通課長の石垣様 本日は竹内委員の代理でご出席いただいております。          以上本日までご出席いただいている委員の皆様です。なお、阪急バス株式会社労働組合の越智様、          私鉄関西ハイタク労働組合連合会の久松様が欠席されています。          続きまして事務局の出席者ですが企画政策課主任の江崎でございます          申し遅れましたが私は企画政策課 課長補佐の浅海でございます。</p>
<p>会長</p>	<p>議事に入ります前に、私から本日の会議の進め方についてご説明いたします。会議はお手元の          次第に沿って進めてまいります。まず、「会議設置関係規定の改正等」「議題 1 地域公共交通会          議委員の追加」についてあわせて事務局より説明いただいた後、委員の追加について協議してい          ただきます。          「議題 2 「豊能町地域公共交通基本構想」（案）」につきましては、事務局より分科会での検討内          容を報告いただき、その後、その内容について審議いただきます。次に「議題 3 「豊能町地域公          共交通基本構想」短期計画の実施にかかる協議等」につきましては、構想における施策の実施に          かかる運賃協議や路線廃止について事務局より説明いただき、その後協議いただきます。なおこ          の運賃の協議は、道路運送法に定められた地域公共交通会議の協議事項であり、協議が整った場          合は通常認可が必要な手続きが届出で足ることとされています。          それでは議事を進めてまいります。【1】《報告》豊能町地域公共交通会議設置関係規定の改正          等及び《議題 1》地域公共交通会議委員の追加について、事務局より説明願います。</p>

<p>事務局</p>	<p>それでは資料の 1 ページ【1】をご覧ください。</p> <p>本町では平成 25 年 12 月に、町が設置する調査審議等のための組織について、地方自治法の規定に基づく附属機関等として位置付けを明確化・整理した「豊能町附属機関条例」を制定しました。</p> <p>地域公共交通会議につきましては、これまでは要綱を定めて設置、運営してきたところですが、この条例による機関として位置付けることとなりました。</p> <p>この条例の施行に伴い、「豊能町地域公共交通会議設置要綱」を廃止し、運営等必要な事項については「豊能町地域公共交通会議規則」として制定しました。</p> <p>併せて、後ほどご説明しますが、あらたな委員の参画を可能とするため、委員数の定めを 16 名から 17 名に変更しました。その他の内容につきましては、従来の要綱と同じものとなっております。</p> <p>なお、資料 1 としまして、関連条例等の条文を抜粋で記載しておりますのでご参考としてください。</p> <p>引き続き、《議題 1》地域公共交通会議委員の追加についてご説明します。</p> <p>地域公共交通会議は、これまで、高齢者等外出支援サービスの登録更新協議や、豊能町巡回バスの見直しに伴う社会実験の実施検証等、道路交通を中心とした協議等を行ってまいりました。</p> <p>今後は、地域公共交通全体の目指すべき方向性を構想としてとりまとめ、構想の実現に向けた施策を、モニタリング等を通じた施策評価を行いながら実施していく予定ですが、それには町の幹線交通を担う鉄道事業者の参画が不可欠です。</p> <p>道路運送法施行規則及び豊能町地域公共交通会議規則の規定により、交通会議が必要と認める者について委員を追加することができることとなっておりますので、能勢電鉄株式会社様を地域公共交通会議委員とする案について本会議でご審議をお願いするものです。</p> <p>以上で説明を終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>事務局の説明が終わりましたが、ご質問、ご意見はございませんか</p> <p>規定の方は条例化したということで、特にご意見がなければこのままご報告としておきます。議題の方は委員の追加という事で何かご意見ございましたら、というところですが、内田委員から代読いただきましたように交通政策基本法が出来まして、様々な関係者が集まって議論しなさいとなっており、交通政策を考える際の理念となっています。豊能町の実態を考えますと幹線を担っておられる能勢電鉄の参画は必要だと思いますし、能勢電鉄も利用者の減少で困っておられるということで、いっしょに議論して頂くことが法の趣旨からしても正しいかと思えます。</p> <p>ご意見ないようでしたら、ご参画いただくことで合意いただけますでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>ありがとうございます。それではご同意いただいたという事で能勢電鉄を委員として追加することとします。能勢電鉄の森田委員にご着席いただきます。</p>

<p>会長</p>	<p>それでは次の議題に移ります。《議題 2》「豊能町地域公共交通会議基本構想」(案)について、事務局より説明願います。</p>
<p>事務局</p>	<p>それでは資料の 2 ページ【1】をご覧ください。</p> <p>策定の経緯につきましてご説明いたします。</p> <p>本町では平成 8 年度に、スポーツセンターのオープンにともない、東西の地域を結ぶコミュニティバスの運行を開始しました。その後路線を追加し、計 3 路線を運行してまいりましたが、費用対効果が低い・財政負担が大きいことから運行を見直し、社会実験を行った上で今後の地域公共交通計画を検討することしました。</p> <p>地域公共交通会議での合議を経て、平成 23 年 7 月に東西バスと東地区デマンドタクシーの運行を開始し、以降分科会において社会実験の評価等を行ってきました。</p> <p>分科会は計 9 回開催し、評価方法書に基づく社会実験の評価、今後の交通計画の検討を行い、住民等のオブザーバーによる意見聴取を経て基本構想案として取りまとめ、本年 2 月にパブリックコメントを行いました。</p> <p>続きまして、基本構想案の内容についてご説明いたします。</p> <p>[資料 2]「豊能町地域公共交通基本構想」(案)をおひらきください。また、[資料 3]として豊能町公共交通路線図を添付しておりますのであわせてご覧ください。</p> <p>まず 1 ページ目の基本構想策定の目的ですが、</p> <p>豊能町ではこれまで、巡回バスの運行やその見直しに伴う社会実験、交通事業者への要望活動などの交通施策を実施してきましたが、人口減少や少子化、超高齢化により、様々なまちづくりの課題が生じてきており、鉄道、路線バス、コミュニティバスといった公共交通のメニューに個別に取り組んでいては、まちづくりの課題を、持続可能な形で解決することが困難となってきました。</p> <p>また、課題解決のためには、住民、交通事業者、行政がどのようなまちづくりを目指し、それぞれの役割を果たしていくのか、といったビジョンを共有することが必要です。</p> <p>そこで、まちづくりと連携した総合的な交通ネットワークの目指すべき方向性を定め、課題解決に向けたプランを記載した「地域公共交通基本構想」を、住民、交通事業者、行政で構成する地域公共交通会議で策定し、推進するものです。</p> <p>基本構想は「まちづくりとの一体性」「広域を見渡した総合性」「持続可能性」をもったものとし、そして計画の実効性を確保するため、短・中・長期に分けて取り組みを進め、期間ごとに施策評価を行って、その結果を次の期間に反映させることとします。</p> <p>続きまして、2. まちづくりの課題です。2 ページのグラフをご覧ください。豊能町の人口は平成 7 年をピークに減少しており、今後もその傾向が続く見込みです。また、過去にニュータウンの急激な人口増加があったこともあり、人口減少と共にいわゆる現役世代である生産年齢人口が急減し、高齢者の割合が大きくなっています。また、年少人口割合も減少しております。</p> <p>このため、なによりも「定住化の促進」と「高齢者にやさしい」まちづくりが課題となっています。</p> <p>公共交通を取り巻く環境としましては、高齢化が進む中、駅のバリアフリー化や現状に見合った周辺施設の再整備が必要となるなど、社会資本整備が必要となっています。一方、北大阪急行の延伸によるバス路線再編の可能性、近隣地区における大学の開校、吉川地区における地域活性化の取り組みなど、町の交通ネットワークや需要に影響のある、またはその検討の機運となる</p>

プロジェクトが進行しています。

続きまして、3. 公共交通の状況・課題です。3 ページをおひらき下さい。

第 5 回近畿圏パーソントリップ調査によりますと、町における鉄道・バスの利用割合は 17.4 パーセントで、阪急沿線を主とした周辺自治体平均より若干少なくなっています。そして周辺自治体平均よりも自転車の割合が約 16 パーセント少なく、自動車、徒歩の割合が多くなっています。

年齢階層別にみますと、高齢になるにつれて自動車の利用割合が減り、徒歩の割合が増えています。そして 75 歳以上は公共交通の割合が増えています。

所要時間の状況をみますと、公共交通による通勤時間は 62 分となっており、周辺自治体平均より 20 分長くなっております。

次に利用者数の状況です。4 ページ下のグラフをご覧ください。平成 18 年を 100 とした場合の能勢電鉄町内 3 駅の利用者数の推移です。生産年齢人口の減少にしたがって、利用者が減少しており、今後も定期的な利用者が減少すると見込まれ、バスについても定期的な利用者は同様に減少すると思われます。

続きまして 5 ページをおひらき下さい。

(3) 民間公共交通ネットワークの課題についてです。[資料 3]の路線図もあわせてご覧ください。能勢電鉄阪急梅田との直通便が、日生中央方面にはあるが町域の路線にない、阪急バス箕面森町線が箕面森町止まりとなっている、北大阪ネオポリス線が茨木市域経由となっているなど箕面トンネルの利便性が活かされていないこと、阪急バス豊能西線の半数の便が能勢電鉄川西能勢口直通便と接続していないといったように、既存の交通インフラや広域的なネットワークが活かされていない、という課題があります。

次に社会実験についてですが、評価データの詳細は別添資料のとおりとなっておりますが、結果としましては、東西バスについては、東西間移動や箕面森町利用は少なく、収支率も 12.6%と低い状態となりました。

東西バスの利用者が、駅への利用など他の路線との競合区間の利用が多かったのに対し、東地区デマンドタクシーは利用の大半が交通空白地帯となりました。ただし、デマンドタクシーは利用が少なく、乗り合いが成立しにくいという結果になりました。

このようなまちづくりの課題や公共交通の課題等をふまえ、課題解決に向けた構想の基本的な考え方を記載したのが、6 ページ枠囲みの部分です。

「定住化の促進と高齢者にやさしい」まちづくりを課題とする中、高齢化が進むと公共交通の重要性が増すが、実際の利用者は減少傾向で、今後利用者の減少によるサービスの低下が懸念されること、所要時間の長大化を避ける必要があるものの、既存の運行や接続において広域的なネットワークが活かされていないこと、交通空白地における移動手段は確保が必要という状況です。

そこで、

①広域的なネットワークを活かした幹線の整備

②幹線と一体的に運行する地域内のフィーダー（支線のことです）の整備、交通空白地の解消の 2 つを基本構想における「基本的な考え方」とし、この考え方をもって各路線を幹線とフィーダーに整理し、課題解決に資する構想の内容を定めます。

では、5. の基本構想の内容についてご説明します。資料 3 の路線図もあわせてご覧ください。構想は、移動区域として西地区、東地区、東西間の 3 つに分け、西地区、東地区につきましてはそれぞれの幹線、フィーダーを定めています。

まず西地区ですが、能勢電鉄妙見線と阪急バス箕面森町線を広域的な幹線としています。能勢電鉄妙見線は阪急梅田との直通の実現可能性検討や可否判断を行います。箕面森町線につきましては、千里中央と町内の能勢電鉄駅を結ぶ路線によるアクセスの向上を目指します。フィーダーとしましては能勢電鉄駅と西地区内を結ぶ豊能西線を再編し、速達性を確保することで、能勢電鉄川西能勢口直通便に接続する駅シャトル便の実現を目指します。

東地区は、町域と池田、千里中央、茨木を結ぶ阪急バス路線を幹線としています。北大阪ネオポリス線につきましては、箕面トンネル経由による速達便の実現を目指します。東能勢線、余野・忍頂寺線につきましては、サービスレベルの維持向上、他路線との接続の向上を目指します。

東地区のフィーダーとしましては、幹線に接続するデマンドタクシーの運行を行うことで、交通空白地の解消を図ります。

東西間につきましては、東西バスを廃止し、この構想による交通ネットワークを活かした、幹線接続によるアクセスの確保を図ります。

つづきまして、この構想の実現に向けた具体的な取り組みについてです。7 ページをおひらき下さい。あわせて、添付の「工程概要」「工程別路線図」もご参照ください。

取り組みは、構想の実現に向けた準備段階である短期計画、構想の一部実現段階である中期計画、構想の最終形である長期計画の 3 つの期間に分けています。

まず、短期計画では、ときわ台駅バリアフリー化や周辺整備によるターミナル化を行います。また、その他の構想の実現に向けた準備、検討や構想の代替手段を実施します。

中期計画では、ときわ台駅整備完了に伴い、西地区におけるシャトル便を実施します。またこれにより代替手段の改編を行います。

長期計画では、構想の実現段階として、北大阪急行の延伸に伴うバス路線再編を見据えたものとしていますが、時期に関わらず、可能なものについては早期に実施します。また、長期においては能勢電鉄の阪急梅田との直行便の実現可否判断や、構想の実現に伴う代替手段の廃止を行います。

これらの短・中・長期の計画につきましては、各期ごとに事業の状況や利用者のモニタリング等を踏まえて施策評価を行い、次期計画の施策へ反映させることとします。

ここまで、基本構想の内容についてご説明してまいりましたが、引き続き、短期計画における具体的な施策についてご説明します。

8 ページをご覧ください。まず、バス運行の実施です。これは、幹線の乗り継ぎによる東西間移動、箕面森町線を活用した広域的な幹線移動、ときわ台駅を起点としたシャトル便の運行といった最終構想の代替手段としてバスを運行するものです。

東西バスを廃止し、ときわ台駅と中止々呂美を結ぶ運行とし、阪急バス東能勢線、箕面森町線に接続するリレー便とします。

東能勢線は東地区と池田を 60 分間隔で運行しており、この便に接続する運行を行う事で、一部の時間帯を除き、東西間は 60 分おきの移動手段が確保できます。また、一部の便を箕面森町地区センター折り返しとすることで、能勢電鉄及び箕面森町線へのリレー運行を 30 分間隔で行う事が可能となります。

現在の東西バスの運行時間帯とした場合の便数は、最大で 16 往復と 1 便程度、うち中止々呂

美へは 8 往復となります。なお、このリレー便は中止々呂美バス停前の箕面病院での折り返しを想定しております。

現行路線バス運賃を参考に、リレー便の運賃を算出しますと、ときわ台駅～中止々呂美は 240 円となり、乗継により東西間、たとえばときわ台駅と余野は 510 円となります。

なお、リレー便につきましては、箕面病院での折り返しが出来ない場合は便数が大きく変わる、東西間の運賃が増大する等の実施に際しての課題もあります。

つづきまして 10 ページ、東地区デマンドタクシーの実施についてです。

基本構想にも交通空白地帯の解消を目的としてデマンドタクシーの実施を定めておりますが、社会実験運行では利用が少なく、乗り合いが成立しにくいという問題もあったため、内容を変更して実施します。

社会実験では、登録制とし、東西バスに接続する便として運行してはりましたが、登録制を廃止し、おぼえやすいダイヤや途中区間の乗降を可能とすることで利便性の向上を図ります。

また、モニタリング等を行い、必要に応じてダイヤ等を変更するなどの運行内容の改善を図っていきます。

つづきまして【3】路線バス補助です。町はこれまで阪急バス豊能西線の路線及び便数の確保維持を図るため、欠損額の一部補助を行ってきましたが、短期計画においても同様にサービスレベルを維持するため、補助を実施するものです。

ここまで基本構想案についてご説明いたしました。ご説明が長くなりますが、引き続きパブリックコメント結果等についてご説明いたします。

会議資料の 3 ページにお戻りください。

実施概要ですが、期間は平成 26 年 2 月 6 日～2 月 28 日まで実施いたしました。

閲覧場所については、ホームページ及び役場本庁、吉川支所、図書館、中央公民館図書室にそれぞれ設けました。

広報は、ホームページ及び新聞折込みでいたしました。

提出先として、企画政策課、吉川支所への持参、電子メール、FAX、郵送で受け付けました。

提出数ですが、受付件数が 10 件、うち 1 件は団体代表者 2 名による提出でございます。

意見項目数は、69 件でございます。詳細な内訳につきましては〔資料 5〕豊能町地域公共交通基本構想（案）パブリックコメント意見概要をご参照ください。

主な意見とそれに対する町の考え方につきまして抜粋して記載しております。ここで抜粋した意見は、基本構想の進め方、交通ネットワークの基本構想や運賃にかかるものとしております。

項目とそれにかかる主な意見と町の考え方の順に、ご説明いたします。

まず、構想の推進につきましては、主に 2 つの意見がありました。1 つめに構想の推進にあたり詳細な評価項目が必要、というもの。2 つ目に民間事業者の収支開示や進捗状況の広報が必要というものでございます。

町の考え方としましては、基本構想における PDCA サイクルの取り組みは、「6. 実施に向けた取り組み」記載の短・中・長期ごとに目標としている事業について、当該事業や関連事業の状況把握や、利用者の状況を参考としながら評価を行うことで進捗状況を管理し、構想の実現を行っていくものでございます。

また、民間事業者の収支開示は困難だが、進捗については広報を行い、利用促進につなげていくものでございます。

次に、西地区交通につきましては、主に2つの意見がありました。1つ目に西地区内の巡回運行が必要、というもの。2つ目に昼間時間帯のデマンド運行や運行形態の変更による地区内巡回運行の実現、というものでございます。

町の考え方としましては、地域内路線は幹線のフィーダーとして位置づけており、所要時間の長大化などサービスレベルを低下させる地域内巡回運行は行わない。また、昼間の需要の少ない時間帯であっても、シャトルサービスを維持するため、運行形態の変更は行わないものと考えております。

次に、茨木方面のアクセスにつきましては、余野・忍頂寺線の乗り継ぎに北大阪ネオポリス線も考慮に入れて記載すべきとの意見でございます。

町の考え方でございますが、余野～忍頂寺～茨木のみの記載としておりますが、千堤寺口乗換えについても高校生等に利用されていることから、幹線として位置づけ、構想案もそのように修正したいと考えています。

次に、運賃につきましては、主に3つの意見がありました。1つ目には、東西間の乗り継ぎ割引。2つ目は、西地区におけるシャトル便の乗り継ぎ割引についてでございます。

3つ目に能勢電鉄、阪急バスの通学定期割引率の拡大や町による補助や一般利用者の年間フリーパスの要望についてでございます。

町の考え方としましては、収支が悪化している中で、民間事業者さんにおける割引は困難であると考えております。町による補助も同様に困難ですが、利用促進策として以下のとおり検討してまいりたいと考えています。

東西乗継割引につきましては、リレー便の実施に際し、具体的に検討し、長期計画における割引割引については、中期以降に検討するものとし、構想案もそのように修正したいと考えています。西地区内割引につきましては、短期においてゾーン運賃を検討し、構想案もそのように修正したいと考えています。その他幹線の乗継割引につきましては、基本構想における検討は保留するものと考えております。

通学定期補助、割引率拡大等につきましても、基本構想における検討は保留するものと考えております。

ご説明が長くなりましたが、以上で基本構想に関するご説明を終わります。



会長	基本構想とパブリックコメントに関してご説明がありました。何かご意見ございますでしょうか。
内田委員	参考までに報告します。町議会で交通特別委員会が設けられ 1 月と 3 月に開かれました。1 月には基本構想案を 3 月はパブリックコメントについてご説明しました。委員会での意見をここでご紹介しますと、まず、基本構想へ反対という意見はありませんでした。能勢電鉄に関しましては 10 分間隔で運行いただいているところですが、それを維持して頂きたいという事、阪急梅田直通便につきましては通勤通学便という事で無くても、記念列車や観光列車、季節列車、お花見列車のようなものでもよいので梅田発妙見口行きの列車ができないか働きかけていこうという意見がありました。それからときわ台駅のバリアフリーにつきましては基本構想では短期計画に定めていますが、もっとはやく実現するようという意見もありました。バスにつきましては茨木市域経由となっている北大阪ネオポリス線の箕面トンネル経由便を基本構想では長期計画となっているが、早期に実現してほしいという事、茨木方面へ通学している高校生が多いということで、防犯対策も含めて乗り継ぎがスムーズにできないかという意見もありました。 委員会でのご意見の紹介は以上です。
会長	後ほど関係事業者の方にもご意見を伺いたいと思いますが、構想案やパブリックコメントへの返答の仕方でご意見ありませんでしょうか。 パブリックコメントのところ事業者のデータを出して欲しいとあり、構想には能勢電鉄のデータが出ているのでこれは阪急バスの内容のことだと思います。事務局の回答案では公表は難しいとなっていますが、ここは阪急バスがお答えするものと考えますが、収支は難しいにしても利用者数の状況、たしかにバスの利用者数は取りにくいということもありますが、いかがでしょうか。
野津委員 代理	おっしゃるように収支の開示というのは難しいですけれども、利用者数の推移、年度ごとの傾向はある程度は可能かと思いますが、そのあたりはご相談させていただきたいと思います。
会長	北大阪ネオポリス線なども含めて可能でしょうか。
野津委員 代理	はい。
会長	国庫補助幹線については運輸局に収支報告がされていると思いますが、対象路線は無いですね。そうすると他に報告はないのでしょうか
野津委員 代理	年度ごとの収支報告をしています。
会長	その報告の公表は
藤本委員	基本的に個社の収支の公表はしていません。地域ごと等になります。
会長	豊能町の場合は、1 社だけなので、公開は難しいという事になりますね
藤本委員	事業者の意向にもよります
野津委員 代理	収支の公表は難しいですが、利用者の傾向はお知らせできると思います。

会長	事務局に伺いますが、パブリックコメントの部分はこのような趣旨のものでしょうか
浅海	パブリックコメントのご意見を具体的に言いますと、阪急田園バスの収支開示が出来ないかという意見で、むしろ積極的な意見で、採算が合わないのであれば、町民で知恵を出し合って利用者の増加を考えていくべきだという趣旨の意見でした。
会長	収支の開示は難しいが利用者の動向は示すことができるという話はしていただけるということです。 そのほかございませんでしょうか。
曲尾委員	希望ヶ丘から千里中央方面に乗ったことがあります、まっすぐに行かずにくねくねくねくねと約小 1 時間かかるんです。せっかく箕面トンネルができたので、こちらにつなげば早くなります。町外の部分もあり、それをどうするのかということもありますが、やろうと思えば時間をかけなくても簡単にできるのではないかと思います。 ときわ台駅のバリアフリーの問題ですが、これも 3～4 年かかっています。前に全然進んでいない。議員にも言っていますが、こうするんだという具体策、どのようなバリアフリーとするのか、そのために何をしなければならぬか、を出さないと、歩み寄りもできない。たとえば資金面で豊能町としてはこれぐらい出す、能勢電鉄もこれぐらい、ということにもならない。ただ能勢電鉄に頼んでいます、だけではお互いに具体策も出てこないと思います。やる気があればもっと早く出来ると思います。お互い話し合いをして具体策をださなければ、またこのままになってしまいます。
会長	ありがとうございます。一点目の北大阪ネオポリス線については議会からも意見があったとご紹介いただきましたが、阪急バスに実現の話と課題などの意見をいただきたいと思います。 ときわ台駅のバリアフリーにつきましては能勢電鉄にお伺いし、必要であれば私からもお話ししたいと思います。まず、阪急バスはいかがでしょうか。
野津委員 代理	北大阪ネオポリス線につきましてはトンネル開通以来町からご要望をいただいております。実現がなぜ難しいかといいますと、ネオポリスのお客様だけお運びするのであれば、有料道路代、所要時間、運賃等の整合をすれば何とかなるのかもしれませんが、しかし、箕面市内のお客様が多く、そちらのお客様の利便性が低下する、箕面トンネル経由とすることで箕面市内のお客様をお運びできない便数になってしまうという懸念があり、ご要望の際にもそのようなお答をさせていただいております。ただ町からも朝夕何便かでも、という具体的なご要請もいただいております。以前から何便化は可能では、という検討は社内でもしておりますが結論には至っておりません。一番の課題は、箕面市内の輸送力ということなんです。
曲尾委員	結構時間がかかるんですね。乗ってみてはじめてわかりました。
野津委員 代理	ネオポリスから千里中央までの所要時間は飛躍的に短くなるとは計算上は出てこないんですけども、余野は変わってくると思います。そのあたりは社内でも検討課題に挙げております。
曲尾委員	直通が無理ならば、乗継でも、通勤通学用に社会実験的にされてというのも一つの手だと思います。
野津委員 代理	東能勢線ダイヤ改正の際、以前は牧発となっていた便はネオポリス発と交互になっており、中止々呂美でのりかえができるように配慮はしています。すぐに乗継のバスが来るというような時刻にはなっていませんが、そのようなことを考えてネオポリスから池田への直通便を増とさせていただきます。

曲尾委員	この間、千里中央から帰ってきたら、箕面森町地区センターで、豊能町のダイヤに乗っていないバスがありました。聞くと、能勢へ行くバスでした。2 本走っていますね。乗ってみてこんな便もあるんだと初めて知りました。みなさんにもっと教えてあげたらと思います。町内だけでなく周辺と弾力性を持って考えた方が、もっと乗る人も増えるのではと思います。
会長	中期はときわ台駅周辺整備にあわせ、長期は北大阪急行延伸にあわせるとなっています。先ほど北大阪ネオポリス線は箕面市内で乗っておられるという話もあり、萱野中央延伸の際に周辺のバス路線が再編されるであろうから、それにあわせて町内の路線を考え直そうということで長期に位置付けているということでしょうか。
事務局	そのとおりです。基本構想の中でも、箕面トンネルの利便性が活かされていないことも課題として十分に認識しています。北大阪ネオポリス線につきましては、従来より要望しているところですがなかなかすぐにはいかないというのは、先ほどのお話のとおりです。基本構想の工程でも長期に位置付けているところです。
会長	需要が大きく変化しない中で、トンネル経由とすることで追加投資となってしまうという問題もありますが、まずは実験でやってみてはというご意見ですが今回の構想では記載しないということでしょうか。
事務局	工程表では可能なものから実施という記載をしており、社会実験をするなどの具体的な記載はしていません。
会長	<p>議会交通特別委員会の意見でもありましたように、長期であっても可能であればその部分を取って出しをして行っていくということですね。</p> <p>2 点目のときわ台駅バリアフリー化ですが能勢電鉄よりご意見をいただきましたらと思います。</p>
森田委員	<p>弊社は 100 年前から能勢地域の特産物や妙見山の参詣者をお運びすることから始まっており、現在は沿線の開発団地の方々足となっています。今後も地域密着の足元から支える鉄道を目指して行きたいと考えております。</p> <p>これまでの段差解消につきましては光風台駅のエレベーター、妙見口駅はトイレや改札機の対応を行っています。ときわ台駅は検討してきたところですが、弊社の利用者数は平成 7 年をピークに右肩下がり、現状でピーク時の約 2/3 となっている状況です。ハイキングなどのイベントなどを行い、ちょっとでも乗って頂けるよう、沿線だけでなく外部からも足を向けて頂けるよう努力はしておりますが、少子高齢化がすすんでおり、右肩下がりが続いている状況です。</p> <p>ときわ台駅はピーク時で 5,800 人弱ほど乗降客がおられましたが、去年は半分以下の 2,800 人を下回る様な状況です。町とも過去からも何度もバリアフリー化の話をさせてもらっていますが、弊社は企業体でありますから、初期投資の問題、エレベーターやエスカレーターなどの機械物はランニングコスト、2 回目の更新投資コストが発生します。沿線は民間による開発団地が多くその中でも昭和 40 年代に開発が進んだ町域は減少が激しい状態で、駅のバリアフリー化のイニシャルだけ考えればよいのだという考え方だけではなかなか動きにくいところもあり、少子高齢化の課題に全体としてどう取り組んでいくべきか町と一緒に勉強させていただいているところです。</p> <p>ときわ台駅に例えばエレベーターがついたとしても、利用される方がいて初めてその機能を発します。このままでいきますと、何もしなければ少子高齢化が進むのは避けられませんので、町域では阪急バスのバス路線やタクシーとのアクセス、駅前のアクセスも含め、また住んでおられる方の生活体系にあわせて、福祉や育児といったことも検討する必要があります。</p>

<p>曲尾委員</p>	<p>考え方として少し大げさではないかと思います。ときわ台駅は、なぜこんな簡単なことが出来ないか、というような駅です。機械に頼るのではなく、これならば町はこのぐらい出しても良いといったようなことを考えなくてはならないです。ときわ台駅には段差があり、車いすも上がるできません。何かを変えようとする立派なもの考えるから良くない。ときわ台駅でなぜ困っているのか。年寄りの人がときわ台駅が使えないのでわざわざ妙見口まで行くという人もいた。今は妙見口へのバスもなくなってしまった。機械でという考え方ではなく、スロープでまわるといふことでよいのではないか。</p>
<p>森田委員</p>	<p>弊社でも将来的に運賃に転嫁しないようランニングコストも考えなければならず、川西市内では段差が少ない駅で、スロープで改善しているところもあります。ただ、ときわ台駅はロータリーとの高低差が 4m 弱ほどあり、バリアフリー化のガイドラインに沿うとスロープも 50~60m となってしまいます。今後どのような形が良いか検討をし、維持管理がしやすく、当然ご利用されやすい、作って実のあるものは作っていきたいと思っています。</p>
<p>会長</p>	<p>段差解消をしますと、スロープとなると 8:1 としてかなり長くなり、機械に頼らざるを得ませんが、駅員がいない駅ということもあり、そのあたりもふくめてランニングコストの問題があるかと思えます。また、乗降客数は 2,800 人ということで、国基準は 3,000 人以上はバリアフリーを進めるべきとなっていますがそれに達していません。利用者は減少している中で、能勢電鉄が進めている MM のような取り組みを含めて利用者を増やすところから考えていかなければならないということでしょうか。</p>
<p>森田委員</p>	<p>会長がおっしゃったことがまさしくそのとおりで、そのように増えていってほしいということをおもっているところです。</p>
<p>石崎委員</p>	<p>5,800 人という時もあったが、そのときはバリアフリーの話はありませんでした。今は 2,800 人ということですが、はたしてバリアフリーが必要かどうか。たしかにバリアフリーの施設があったら車いすの利用はいいですが、駅までの坂を考えると利用が出来るのか。おそらく車いすの人は車で駅まで移動しますから、妙見口に行けばよく、そういったことを考える方が良いと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>ここでのバリアフリーは階段昇降機といった特定の人ができるというものではなく、たとえば大きな荷物を持った場合なども便利なものという意味合いです。構想にもありますが「高齢者にやさしい」ということは全員にやさしいということです。</p> <p>ただ石崎委員もおっしゃったように、駅にこだわる必要もなく、駅までの移動でタクシーに頼って、妙見口まで行くようにするというのも、短期的には安く済むということも考えられます。方法についてはもう少し考える必要もありますが、基本構想としてはバリアフリー化することによってよいと思えますし、高齢者、特定の人だけでなく町民全体への利益につながっていきます。ただ、前段階として利用者促進を進めていって国としてもせざるを得ない、予算措置をしてもらえる方向をめざすということです。国はランニングコストの補助がなく各事業者が大きな負担し問題となっているところでもあり、構想として記載はしにくいですが、そのような長期的な部分も注意して考えていかなければならないと思います。</p> <p>他にご意見ございませんでしょうか。</p>

	<p>この議題につきまして、基本構想の（案）を取り、パブリックコメントの修正を反映して決定するということによろしいでしょうか。</p> <p>（異議なし）</p> <p>それではこれで決定させていただきます。</p> <p>決定の後の公表等はどのようにするのでしょうか</p>
事務局	<p>ホームページ等を通じて行います。</p>
会長	<p>それでは、《議題 3》「豊能町地域公共交通会議基本構想」短期計画の実施にかかる協議等について、に移ります。具体的にはリレー便の運賃ですが、こちらは道路運送法の法定協議です。それと路線廃止にかかるものです。</p>
事務局	<p>それでは資料の 5 ページをご覧ください。</p> <p>さきほどご協議いただきました基本構想における短期計画を実施するにあたり必要となるリレー便の運賃設定と、巡回バス路線の廃止についてご説明いたします。</p> <p>まず、リレー便の運賃についてですが、社会実験の東西バスにつきましては地域公共交通会議による協議運賃として初乗り 150 円、上限を 200 円とする運賃でしたが、リレー便につきましては路線バスの代替として運行し、その多くが他の一般路線と同区間を運行することから、路線バス運賃と同じ運賃設定としております。</p> <p>なお、リレー便運行による新たな区間以外につきましては、一部消費税率引き上げによる増が発生する区間を除き、これまでと同じとなっております。</p> <p>子どもや障害者の方の割引等につきましても、阪急バスの一般路線と同じ適用としております。</p> <p>続きまして巡回バスの路線廃止についてご説明します。資料の 6 ページ及び[資料 6]の路線図をあわせてご覧ください。</p> <p>巡回バス路線につきましては、社会実験運行開始以降に、巡回バスのみが運行していた区間について休止としてきたところですが、基本構想の策定に伴い、廃止とするものです。</p> <p>廃止区間としましては東地区デマンドタクシーの運行区間や、公共施設の敷地内、吉川地区内となっております、いずれも社会実験においてバス運行を休止し、基本構想においてもバス運行を行わない区間となっております。</p> <p>なお、路線の廃止に関しましては大阪府乗合バス地域協議会における協議後、国土交通省へ届出を行うこととなっております。</p> <p>以上で説明を終わります。</p>

<p>会長</p>	<p>事務局の説明が終わりました。          まずはリレー運賃につきまして、ご質問、ご意見はございませんか          リレー便はどのような車両を使うのでしょうか。阪急バスと同じような車両で運賃が異なると利用者が混乱しますし、そうでなければ、必要性に応じて設定というところもあるでしょうが。</p>
<p>事務局</p>	<p>リレー便は東西バス車両を使う事を想定しています。</p>
<p>会長</p>	<p>となりますと、阪急バス車両と同じ色合いで、イラストが付いている車両となりますので、利用者にしてみますと、あまり阪急バスと違う運賃体系となると混乱しますが、一方でいままで 200 円上限だったので、運賃が変わるということもあります。          並行路線を運行する阪急バスとしてはいかがでしょうか。</p>
<p>野津委員 代理</p>	<p>この運賃は、現行の賃率を使い、消費増税分を加えており、他の路線バスと同じですので当社としては影響ないと考えています。</p>
<p>会長</p>	<p>割引も同じですので、阪急バスと同じ運賃体系という事ですね。          何かほかにご意見ございませんでしょうか            安くすれば安くするほどよいということもあるでしょうが、並行路線やこの路線の収支ということもありますので、阪急バスと合わせることでおかしくは無いかなどは思いますが。          ご意見がないようでしたらこの運賃体系としますがいかがでしょうか。            (異議なし)            ではこれで運賃については同意いただいたということにいたします。            続きまして、路線廃止ですが、構想の策定により現状休止している路線で運行しない部分を廃止にということです。廃止は大阪府のバス協議会での協議となりますが、こちらでも協議を行いたいと思います。何かご意見ございませんでしょうか。            基本構想へ向かっていくのに必要なこととして休止区間を廃止ということでご同意いただけますでしょうか。            (異議なし)            では、廃止につきましてご同意いただけたということにさせていただきます。            議事は全て終わりましたが、その他何かございますでしょうか。</p>
<p>曲尾委員</p>	<p>履正社大学が開校されるという事ですが、いつ頃になるのでしょうか。阪急バスがバス停を作るなどの計画は有りますでしょうか。</p>
<p>内田委員</p>	<p>履正社大学につきましては当初、来年春の開校を目指しているということでしたが、現時点では未定と聞いております。</p>

曲尾委員	1 学年でどのくらいの人数でしょうか。
内田委員	全学年 400 人くらいで、専門学校ももってきて、ゆくゆくは 800 人規模の学校という計画で聞いておりました。
曲尾委員	開校すれば、町の空き家や働き場所の問題にもよいニュースと思っていましたが。
会長	<p>ここで少しご意見させていただきます。</p> <p>私もいろいろな会議に参加させていただいており、兵庫県の宍粟市といった地方部の性格の強い地域にもかかわらせていただいております。そこではもともとバスの計画の話だったのが、福祉系のサービスが膨らみすぎて、そちらも併せて考えなければならないという問題も生じています。豊能町では公共交通の利用がありますが、宍粟市ではタクシーも疲弊している状態で、小さな交通も考えていかなければならない問題も発生しています。今は構想の長期でも幹線等の整備となっていますが、タクシーは今後地域の交通の大事な部分を担ってくるようになる一方で厳しくなっているということもありますので、PDCAを進めていく中で、タクシーや福祉系の交通の位置付けも検討する必要があると思いました。</p> <p>それと、今日は予定しているバス便に乗れず、箕面森町線に乗って東能勢線に乗り継ごうとしたのですが、阪急バスのホームページから調べにくかったです。神姫バスですと、バス停と時間を入れると乗換検索が出来ます。他の検索サービスを使うということもできますが。豊能町域だけの問題ではなく、阪急バス単独、豊能町だけでやっていくのは難しいですが、今ある資材をどう使うかは「情報」も含まれますので、周辺市町村と共に考えて、できれば情報がとりやすいホームページになればと思います。</p>
曲尾委員	ときわ台の駅前に京都タクシーの営業所があります。京都タクシーも参加して整備できないでしょうか。京都タクシーの場所を使うとか、バリアフリーの施設を整備するなど、できないでしょうか。
宗口委員 代理	なかなか整備は難しいです。京都タクシーは 4 台運行し、利用者は対前年度 10%くらい落ちてきている状況ですが、今後駅前のターミナルが変わってくるときに、スムーズに乗って頂けるようなタクシー乗り場が出来ればいいなという思いはあります。
曲尾委員	資金を出すとか、乗り場を提供するとかできないでしょうか
宗口委員 代理	それは難しいです。
曲尾委員	みなで頭を使ってエレメントを出していけば、必ず裏道はあります。いろんな方が参加したほうが良いと思います。
会長	<p>まさにこの会議の目的が様々な関係者が集まって一つの方法では無くて力を出し合っていることは無いだろうか協議するという事です。</p> <p>このような計画は出来て終わりではなく、絵に描いた餅にするのではなくて、実行していかなければなりません。実行するには大きなところからではなく、小さなところから実行していかなければならないですし、ただ実行するだけではなく見直ししながら進めていくということが大切です。今回の計画は出来上がりで無く最初の入り口として決まりましたので、それについてみなさんでご協力いただいて取り組んでいながら継続的に見直ししていくというのがこの計画のあり方だと思います。</p> <p>それでは最後に町の方よりご挨拶いただいて終わりたいと思います。</p>

平成 26 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

内田委員	本日はお忙しいところお集まりいただきまして、また基本構想についてご決定いただきまして誠にありがとうございました。基本構想につきましては作るのが目的ではございませんで、これからこの構想の実現にむかって努力していくという事が私どもに課せられた使命というように思っております。みなさまのご協力をいただきながら一つでも計画通りに実現できるよう頑張っておりますので今後ともご理解ご協力いただきますようお願い申しあげましてごあいさつと致します。ありがとうございました。
会長	それではこれにて平成 26 年第 1 回地域公共交通会議を終わらせていただきたいと思います。お疲れさまでした。ありがとうございました。

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