

1.「地域公共交通基本構想」策定の目的

(No.)	ご意見	町の考え方
1	○ この構想案作成過程において、住民の意見がどのような形で吸い上げられたのでしょうか？ また、「地域公共交通会議」の構成メンバーにあげられている「住民」とは、具体的にどのような方たちでしょうか？	基本構想案は豊能町地域公共交通会議分科会を計9回開催し、策定しました。分科会には住民代表として自治会の代表に参画いただいております。 また、第9回分科会に中学校PTAよりご出席いただき、案へのご意見を伺っております。 地域公共交通会議は、住民・利用者の代表として、自治会、老人会、介護者団体より参画して頂いております。
2	○「基本構想は地域公共交通会議で策定、推進します。これにより、住民、交通事業者、行政が協力して利便性の高い地域公共交通の構築を目指す」と記載されている。 地域公共交通会議に参加されている交通事業者、行政側の代表は夫々の機関の代表として機関内の調整・意思決定が可能だと思う。 一方、住民の代表者はその代表権に疑問がある(選挙や多くの住民の推薦を受けていない)、また、住民の意見調整をなされていないこと(住民に対する説明会や意見聴取を実施していない)などの為、住民の代表者に全権を委ね、責任を負わせることはできないと思う。 従って、パブリック・コメント制度により住民の意見を求めているようであるが、真に住民の意見を聞くという姿勢が全く認められない。 このような基本構想を定めるには、住民説明会を開催して親切に説明すべきだと思う。是非とも住民説明会を開いて下さい。	豊能町では、「政策形成過程における町民の行政参画の機会を提供し、町民に対する説明責任を果たすことで、行政運営の透明性の向上を図り、町民参加型の公平公正で開かれた町政の実現を目指す」ことを目的とした統一的ルールとしてパブリックコメント制度を設けており、基本構想につきましても、この制度に基づきご意見を募集したものです。
3	○この基本構想(案)を策定するに際して、検討された代替案とその評価結果を具体的に明示して下さい。	基本構想では、まちづくりの課題解決のため、「広域的なネットワークを活かした幹線の整備」「幹線と一体的に運行する地域内のフィーダー(支線)の整備、交通空白地の解消」を基本的な考え方とし、これらの考え方に沿うものとして交通のネットワークを定めています。
	○前回のパブリック・コメントで、東西バスの見直しの際に検討することを約束した事項について、夫々をどのように取り入れたのか明確にして下さい。	
4	○定期的に交通基本構想の進捗を町民に伝えて頂きたい	基本構想は利用状況のモニタリングなどを行い、施策評価を行いながら推進してまいります。進捗状況については広報やホームページ等を通じてお知らせする予定です。
5	○阪急田園バス(豊能)の収支を開示して頂きたい。 採算が合わないなら町民で知恵を出し合い利用者の増加を考えていくべきだと思う	民間事業者の収支開示を個々に行うことは困難ですが、豊能町内の路線はすべて赤字路線となっており、さらに利用者の減少により収支が悪化している状態ですので、ご意見のとおり、みんなで知恵を出し合い、利用者の増加を考え、そして積極的に利用することが必要です。

1.「地域公共交通基本構想」策定の目的

(No.)	ご意見	町の考え方
6	<p>○「計画の実効性を確実にする為、短・中・長期に分けて取り組みを進めることとします。そして期間毎にモニタリング等による施策評価を行い、その結果を次の具体的な取り組みへ反映させます(PDCAサイクルの取り組み)」と記載されている。</p> <p>PDCAサイクルの取り組みの為には目標値などの設定が不可欠だと思う。</p> <p>☆目標とする期限について明示して下さい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・短期は「26年度～」となっているが目標期限は27年度末でよいのか？ ・中期は「28年度～」となっているが目標期限は29年度末でよいのか？ ・長期は「30年度～」となっているが目標期限は何時なのか？ <p>☆持続の可能性評価の基準を明示して下さい。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・乗客に関するものとして年間乗客数、収支率等の何を評価基準にするのか？ ・豊能町の負担金支出の限度額は？ ・国・府等からの補助金・交付金等の取得目標額は？ ・住民満足度の評価基準とその調査法は？ ・行政側の努力評価の基準は？ ・交通事業者側の努力評価の基準は？ 	<p>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、構想の実現をおこなっていくものです。</p> <p>短期計画の目標期限は平成27年度末としており、中期計画の目標期限及び長期計画の開始については周辺のプロジェクトとのかかわりがあることから、概ね平成30年以降としています。</p>
7	<p>○本基本構想を策定、推進する「地域公共交通会議」は、市町村運営有償運送登録時に設置された当時と構成メンバーは変わっていません。本基本構想の実現に必要なメンバー例えば能勢電鉄(株)を加える等の見直しをすべきです。</p>	<p>地域公共交通会議は道路運送法に基づく組織として平成20年9月に設置後、平成23年3月に地域の実情に応じた乗合旅客運送の協議のため、構成メンバーを変更しておりますが、平成26年3月より公共交通全体の基本構想を推進するため、鉄道事業者である能勢電鉄に参画いただいております。</p>
8	<p>○私は3年ほど前より、通勤には阪急バスを利用させていただいております。今回、同お知らせを読み、豊能町の交通手段が改善され、交通の手段が良くなれば若い世代が住み、人口減少を抑えることにつながり「町の活性化」になるのではないかと非常に楽しみです。</p>	<p>ご理解いただきありがとうございます。</p>

2.まちづくりの課題

(No.)	ご意見	町の考え方
1	○高齢者にやさしいだけでなく学生、社会人、利用者すべてにやさしいとして頂きたい。	豊能町は人口減少と超高齢化が進んでいるため、基本構想では「高齢者にやさしいまちづくり」ではなく、「定住化の促進と高齢者にやさしい」まちづくりを課題とし、その課題解決に向けた交通ネットワークの目指すべき方向性を定めています。
	○策定の目的が間違っている、なぜ高齢者ばかりが住める優しい街で無ければならないのか？老幼強弱バランス良く住む街を目指すべきで、あたかも老弱者の住む町が目的であるが如き発想ではこの町は衰退していく外はない。そんな態度でこの基本構想するのであれば費用の無駄である。	

3.公共交通の状況・課題

(No.)	ご意見	町の考え方
1	<p>○利用状況の実態について、東地区・西地区での違い、通勤時間だけでなく通学時間の分析結果はないのか。東地区では、ほとんどの高校生がバスを利用して通学するはずなので、その利用実態を確認してほしい。</p> <p>利用状況の実態について、どの地区がどの方面への生活圏があるのか実態を確認してほしい。たとえば、希望ヶ丘は千里中央・池田・茨木、牧は亀岡、など。それによってより需要に応じた路線の再編成ができるのでは。</p>	<p>第5回近畿圏パーソントリップ調査では、豊能町の通学(学業全般)時間の平均は78分となっており、通勤時間平均(62分)よりもさらに長くなっています。地区ごとのデータはありませんが、第9回分科会において各中学校PTA代表の方にご出席いただいた際、西地区は鉄道利用が中心、東地区はバスが中心とのお話がありました。</p> <p>また、高校の通学にかかる利用方面としては、西地区、東地区ともに大阪府内阪急電鉄沿線(宝塚線、京都線)、千里中央方面が選択肢となるのお話がありました。</p> <p>豊能町の広域的幹線系統は、周辺を中心市街地を起終点とした路線となっており、町内沿線各地の生活圏とその公共交通需要に基づくネットワークとなっていると考えられます。</p>

4.課題解決に向けた基本的な考え方

(No.)	ご意見	町の考え方
1	○基本的な考えについて、現在の幹線を活用した広域的な整備とそれに対するフィーダー路線の整備というのには大いに賛成できる。今まで東地区のバス利用者は当たり前のように幹線間のりつぎを活用してきたわけだから、ようやく認識されるようになったかという意識が強い。	ご理解いただきありがとうございます。
2	○地域公共交通基本構想としては、最寄りの鉄道、バス・ターミナルへの接続と町の主要施設へのアクセスを主眼として考えて下さい。 過去に運行していた西地区巡回バスは、能勢電鉄の妙見口駅・ときわ台駅・光風台駅に接続すると共に、吉川保育所、(吉川小学校)、豊悠プラザ、東ときわ台小学校、吉川支所、(吉川中学校、吉川幼稚園、西公民館、図書館、保健センター、ユーベル・ホール)、光風台小学校(光風台幼稚園)、シートスなどへ乗り換え無しで行くことが出来たが、今回の案では乗り換えをしなければ行けない場所、地域が発生する。	基本構想では、まちづくりの課題を解決するために、「広域的なネットワークを活かした幹線の整備」「幹線と一体的に運行する地域内のフィーダー(支線)の整備、交通空白地の解消」を基本的な考え方としています。複数の需要を広く満たす運行は、フィーダーとしての利便性を確保することが困難であることから、幹線とフィーダーの利便性を互いに高め、一体的なものとして活用することで、様々な移動の確保やアクセスの向上を目指します。また、これらの実現により、利用者にとってわかりやすく、使いやすい公共交通になると考えられます。

5.交通ネットワークの基本構想

(No.)	ご意見	町の考え方
1	<p>○能勢電鉄の阪急梅田直通便とそれに乗り継ぎできる箕面森町～ときわ台のバス運行をセットで実現すればいいのではないかと思います。 その結果、阪急梅田直通便の乗客も増加しますし、箕面森町居住者の通勤ルートを選択肢が増えて利便性が向上すると思います。</p> <p>○1時間に1本の梅田直通の特急を(ときわ台駅)折り返しで走らせた。当分は7時8時台に各1本</p>	<p>基本構想では阪急梅田直通便の実現性検討、実現可否の判断を行います。 実現可能な場合は、直通便と一体的に運行するバスについても併せて検討してまいりますので、貴重なご意見として承ります。</p>
2	<p>○箕面森町線は本来箕面森町の住宅の人たちの為の物で我々が割り込む余地は無い。従って通勤用に設定するとすれば東西バスの余野行きと余野発の千里中央行きのバスと「中とどろみ」でドッキングするようにダイヤを組んで見たい。地下鉄、御堂筋沿線に勤めるサラリーマンにとてありがたい存在に成ると思う。</p> <p>○千里中央(新箕面) <=> ときわ台とのアクセツの向上を</p>	<p>能勢電鉄の駅と千里中央((仮称)新箕面)を結ぶ路線は広域的幹線として位置付けていますが、豊能町だけでなく隣接地域も含めたエリア全体の利便性向上と活性化にも資するものとして、実現に向けた取り組みを行ってまいります。</p>
3	<p>○豊能西線 駅シャトル便、川西能勢口行きに接続を</p>	<p>豊能西線については、光風台駅と新光風台・光風台、ときわ台駅とときわ台・東ときわ台を結ぶ能勢電鉄川西能勢口直通便に接続する駅シャトル便としています。</p>
4	<p>○1. 地域内の移動の要素として何があるのかを考えますと①自宅から駅への移動(通勤、通学、買物等)②町内での買物等(銀行、郵便局、コープ、カナート、オアシス、コンビニ、食事等)等③町施設への移動(役所、ユーベル、図書館、公民館、シートス、ふれあい広場等)</p> <p>2. バスの経路をどう考えるのか 津々浦々まで走れば良いのですが、所要時間、道幅等の制約があると思います。住人が高齢化している中で、停留所からどれくらいの距離なら徒歩が可能なのかも併せて考えることが必要だと思います。(停留所な場所をどこにするのかにもよりますが、遠い人で600から700メートル位は歩くことになる人が出てくるのではないかと思います。)</p> <p>3. 幹線交通機関との連絡 特に従来の東西バスはときわ台駅で電車が到着すると乗せることなく発車していたのをよく見かけました。また光風台駅発のバスも能勢電の何時何分の電車に接続しているのか良く分かりませんでした。そういうPRや時刻表も必要ではないでしょうか。</p> <p>4. 将来的に 豊能町から森町経由で大阪に出て行く人が増えてくるように思います。また森町との交流が増えるのではないのでしょうか。</p> <p>以上のようなことを考えて、西地区のフィーダは能勢電・光風台駅をメインにして、光風台駅～新光風台循環、光風台駅～光風台～東ときわ台～光風台駅の2系統とする。そのうえで、ときわ台駅～森町・地区センターを走らせ千里中央への足を確保するとともにときわ台住民の町内での買物の足も確保する。(但し光風台から森町へはどこかの停留所でときわ台駅からのバスに乗り継ぐ・・・料金は町内料金とし、またうまく接続ができるかどうか?)</p>	<p>基本構想では、まちづくりの課題を解決するために、「広域的なネットワークを活かした幹線の整備」「幹線と一体的に運行する地域内のフィーダー(支線)の整備、交通空白地の解消」を基本的な考え方としています。複数の需要を広く満たす運行は、フィーダーとしての利便性を確保することが困難であることから、幹線とフィーダーの利便性を互いに高め、一体的なものとして活用することで、様々な移動の確保やアクセスの向上を目指します。また、これらの実現により、利用者にとってわかりやすく、使いやすい公共交通になると考えられます。</p> <p>この考え方に基づき、西地区のフィーダーについては、能勢電鉄川西能勢口直通便(20分間隔)との接続を重視することから、光風台・新光風台からは光風台駅に、ときわ台・東ときわ台からはときわ台駅に接続する路線としています。町内と箕面森町間は、能勢電鉄の駅と千里中央((仮称)新箕面)を結ぶ路線により移動が可能となります。</p> <p>西地区の市街地はその多くがバス停から300m以内(一部地域は400m以内)となっており、それらのバス停から、駅及び生活に必要な買物、病院、金融機関等、公共施設へのアクセスが可能となります。</p> <p>なおシャトル便は現行の豊能西線を再編するものであり、車両や運行形態の変更を伴うものではありません。</p> <p>(「PR等」「町内料金」については8その他を参照してください)</p>

5.交通ネットワークの基本構想

(No.)	ご意見	町の考え方
	<p>○高齢者の行動は、「通院」「買い物」「社会活動への参加」が主体であり、高齢者の「社会活動への参加」や「買い物」は、地域の活性化や町の保健福祉の向上や医療費の削減にも繋がるので、その為の足の確保という意味を考慮して下さい。</p> <p>現在までの東西バス、豊能西線(路線バス)共に昼間帯では、空バスが多く運行されているので、その実績を分析し、昼間の時間帯は路線バス運行のダイヤ・ルート等の変更を検討しても良いのではないかと考えます。</p> <p>・高齢者の活動する時間帯(午前9時過ぎから午後5時頃まで)には、バス停の間隔を短くする、フリーストップングの採用、或はデマンドバス運用とするなど、最少の経費で最大の効果を発揮できるものを検討して下さい。</p>	<p>前頁(No.4)参照</p>
	<p>○検討しておられると思われる方々は、 実情・実態をご存知でしょうか？</p> <p>①我が家前を通る路線バスの9時～17時頃時間帯は 空気を運んでおられます。全く空のときもあります。 (土・日・祝日は終日)</p> <p>②高齢化が進み公共施設や買物にも行けないお年寄りが 増えております。 (西公民館、図書館、保険センター、ユーベル、シートス、 オアシス、デイリーカナート、コープ等々)</p> <p>☆当然、お考えのこととは思いますが、 私なりのご意見を申し上げます。</p> <p>1. 計画中のシャトルバスとは何人乗りでしょうか？ 路線バスの9時～17時頃の時間帯では10人乗でも 充分でしょう。通通勤時間帯はそのシャトルバス2台を 運行させるとか？</p> <p>2. そのシャトルバスを1時間に1本でも良いかと思えます。 オアシス(東ときわ台循環)、西支所、西公民館前、 デイリーカナート(光風台循環)、光風台駅、 コープ(新光風台循環)、ときわ台駅(ときわ台循環)等々を小まめに回ることとか？</p>	
5	<p>○中期計画の光風台駅シャトル便は、新光風台と光風台及び吉川支所間を移動する場合、現行の豊能西線と同様に光風台駅でバスを乗換えることなく、かつ、初乗り運賃を2回払うことなく行けること。</p>	<p>ネットワークの実現手段にかかる貴重なご意見として承ります。</p>
6	<p>○工程別路線図について。北大阪急行延伸等に併せた構想の完成(長期)において、北大阪ネオポリス線と箕面森町線を千里中央発着から新箕面発着に変更する理由を知りたい。現行では、千里中央は、北大阪急行(大阪市内方面)だけでなく、大阪モノレールや阪急バス各市内線(特に豊中・吹田方面)が集うターミナルである。船場・新箕面周辺のショッピングモール等に起因する渋滞を回避するための変更だと思われるが、それは、箕面市が未だに対策をしていないのであるから、他の交通機関への「乗り換え」という点では非常に不便になる(ドアツードアが出来なくなる)。特に高校生の通学という側面を考えると、また、ショッピングや娯楽の場所として魅力のある千里中央に乗り入れないのは、千里中央や千里ニュータウンのまちづくりに影響するのではないかと。以上の2点をもって、新箕面発着に変更するのは反対したい。</p>	<p>北大阪急行延伸によって新駅が開業することにより、バスターミナル機能の一部が移る等バス路線再編の可能性がある中、町と千里中央を結ぶ路線についても、バスと鉄道の重複運行区間を避けるため、(仮称)新箕面が起終点となる可能性が高いと言えます。千里中央へは乗り換えが必要となりますが、これにより運行時間や所要時間の短縮、定時性の向上といったメリットがあり、広域的なネットワークを活かした利便性の向上という基本構想の考え方にも沿ったものであることから、工程別路線図では(仮称)新箕面を起終点として記載しています。</p>

5.交通ネットワークの基本構想

(No.)	ご意見	町の考え方
7	○東地区に住んでいる私は、東地区幹線交通ネットワークの基本構造種別③④⑤に非常に期待しています。早期実現のほど、宜しく願い致します。25日に起きた人的災害で迂回、バスに乗っている時間も約1時間。豊能町の交通網が早期に便利になることを期待しています。	東地区幹線交通ネットワークについては長期的な計画としていますが、可能なものについては早期に実施してまいります。
8	○北大阪ネオポリス線の箕面トンネル経由化は悲願の実現。本当によやくかと思う。高校生のときの通学は本当にしんどかった。(若者の個人的感想)	ご理解いただきありがとうございます。
9	○“中トドロミ”から野間口ぐらいまで4車線の国道に格上げしてスピードUPして貰いたい。	国道423号線については、これまでも町にとって防災上の観点からも改修が必要な路線として関係機関に要望を行っており、引き続き働きかけを行ってまいります。
10	○工程別路線図について、2011年12月の改正で、北大阪ネオポリス線(希望ヶ丘)～余野のりかえ～東能勢線(池田)の乗継が不便になっている。乗継時間が最大で52分要するものもある。つまり、希望ヶ丘～池田間の直通便が増便された反面、希望ヶ丘～余野のりかえ～池田間の接続が全く考慮されなくなり、全体的に希望ヶ丘・池田間の本数は減少している。他路線も含めて、幹線どうしの乗継ネットワークが利用者の中でしっかり認知されてきたということ、行政や阪急バス側でしっかり把握してほしい。「余野まで(から)車で送迎してもらおうという実態があるから、接続の考慮をやめ、減便させた」という自家用車での移動ありきでの前回の改正は、この既存路線ネットワークを活用する今回の構想と反しており、行政と阪急バス側とでしっかり連携してもらいたい。	一部ご指摘の内容を追認することは困難ですが、ネットワーク実現の手段に関する貴重なご意見として承ります。
11	○千堤寺口のバス停に外灯を設置して頂きたい 同バス停は阪急茨木方面と余野方面の乗り継ぎ地点です。夜になると辺りは暗く阪急茨木方面から余野方面へ乗り継ぐ、女子高校生が暗闇の中でバスを待っている状態は防犯面でとても危険です。ぜひ設置して頂きたいと思います。	千堤寺口のバス停に町が外灯を設置することは困難ですが、通学等のため町より茨木方面への乗り換え場所として利用されておりますので、関係機関に働きかけを行ってまいります。
12	○余野忍頂寺線 茨木市内の交通混雑で到着予見不可能では無いか従って期待すべきではない。	茨木方面へは通学等の利用もあり、広域的なネットワークとしてアクセスの向上を目指します。
13	○工程別路線図について、どの段階においても、北大阪ネオポリス線(余野・希望ヶ丘)～泉原・千堤寺口のりかえ～忍頂寺線(茨木)が意識されていない。忍頂寺線は、余野～銭原まわり～忍頂寺(～茨木)系統だけが記載されているが、現状通り、北大阪ネオポリス線との接続も認識・考慮していただけないか。(千堤寺口ものりかえ拠点であるので)	工程路線図には記載していませんが、茨木方面へのアクセスはご意見のとおり2種類あると認識しております。わかりやすいよう、関係部分の記載を修正いたします。
14	○工程別路線図について、余野～福田まわり～忍頂寺(～茨木系統)が記載されないのは廃止ということか。福田地域をデマンドタクシーで代替させるなら、より需要のあるように余野～希望ヶ丘まわり～忍頂寺(～茨木系統)と再編することは不可能か。(現行の北大阪ネオポリス線～泉原・千堤寺口のりかえ～忍頂寺線との調整が必要だと思われるが)	ご意見の系統については記載を省略したものであり、町が廃止を進めるといったものではありません。また、代替路線として東地区デマンドタクシーを運行するものではありません。

5.交通ネットワークの基本構想

(No.)	ご意見	町の考え方
15	○東地区デマンドタクシー 町長選挙のリプサービスで出現したものでこの地区は自家用車の普及率が高く必要は無いのではないかと実績もない。従って止めるべきだ。	東地区デマンドタクシーはバス停から1km以上離れている、バス停から1km以内だが急傾斜地となっている地域など、交通空白となっている地域の解消を目指した路線です。
16	○東地区デマンドタクシーの利用者限定・クローズドドア制の撤廃は賛成。	ご理解いただきありがとうございます
17	○幹線接続によるアクセツの確保(東西バスは現行通り)幹線は繋がっているがアクセツは予算を掛けずに可能なのか?その辺りが夢のような空想の世界ではないか	東西間は長期計画において西地区と千里中央((仮称)新箕面)を結ぶ路線と、東地区と池田を結ぶ路線を乗り継ぐことによりその移動を確保することとしています。
18	○案のなかの東西バス廃止は賛成です。(今までたまに見かけましたが、乗客0の便が多かったです。)	ご理解いただきありがとうございます
19	○①阪急バス乗継ぎによる東西移動の確保「公共交通基本構想」案を読みました。東西バスは1回で大体4～5人位 阪急バスに出す金額が多いとの事。でも唯一の東西バスです。東・西が離れているのは大変でしょう。でも超高齢化により元気で長生して貰う為にも東西交流の施策は必要です。 イ 東の方で前にはシートスに行かれていましたがときわ台-希望ヶ丘直通になって断念されている方もおられます。東ときわ台7丁目まで循環バスに乗継ぎ出来るようにしてあげたら年齢の高い人もプールに歩いて歩けます。 又、買物に西地区のスーパーにも行けるようにして上げるべきです。(オアシス、デイリーカナート、コープ新光風台等)外に出て自分の好きな物を買うのは生きる喜びです。近くにカメタニ、新光風台マナー、コープの前の中華料理店等で食事をして2時間程してバスで帰ったり等、等 ロ 西地区は公民館、自治会館も盛況です。だから交流の為にも東地区の公民館も自治会館も自由に利用出来るようにしたら如何ですか! ②私は東西バスで希望ヶ丘迄行ってます(希望ヶ丘AM9:30着) 町の職員さんと小学校か中学校か解りませんが外国人の先生も必ず乗っておられます。 ③基本構想(案)のとおり、時刻も中止々呂美から阪急バスで希望ヶ丘迄行くのは牧行に乗って役場前でいそいで中央公民館のバスターミナルに行き千里中央行に乗って希望ヶ丘迄行くのです。(時刻も調べました。)又全然バスをだして貰う事で出来ない場合はどうなるのですか?箕面森町迄自宅から歩くのですか?これは不可能です。私のような高令者が増えるのに! ④超高令者が益々増えるのに福祉の町とよのは逆風ではありませんか? ⑤現在のバス路線はぜひ残して欲しいです。	基本構想では、まちづくりの課題を解決するために、「広域的なネットワークを活かした幹線の整備」「幹線と一体的に運行する地域内のフィーダー(支線)の整備、交通空白地の解消」を基本的な考え方としています。 東西バスは社会実験として運行しましたが、東西移動は少なくかつ収支率は悪いという結果となった、かつ上記の考え方に沿った代替手段が確保できることから、東西間の運行を廃止します。長期計画では、能勢電鉄の駅と千里中央((仮称)新箕面)を結ぶ路線と、池田と東地区を結ぶ路線を乗り継ぐことで東西移動が可能となります。 しかし、東西バスの廃止と同時にこれらの乗り継ぎを実現することは困難なため、ときわ台駅と中止々呂美を結ぶバスを運行し、中止々呂美と東地区を結ぶバス便と接続します。これにより一部を除き、60分間隔で西地区と余野が結ばれることとなります。また、東地区を結ぶバス便は、希望ヶ丘方面と牧方面を交互に運行していることから、より幅広く東西間の移動にご利用いただくことが可能となります。
20	○工程別路線図について、東能勢線136系統(牧)～中止々呂美のりかえ～箕面森町線(千里中央)の構想は賛成したい。	ご理解いただきありがとうございます
21	○工程別路線図について、東能勢線26系統(希望ヶ丘)～中止々呂美のりかえ～箕面森町線(千里中央)の構想は賛成したい。北大阪ネオポリス線の箕面トンネル経由化の実現とともに、その補完として期待したい。	ご理解いただきありがとうございます

5.交通ネットワークの基本構想

(No.)	ご意見	町の考え方
22	<p>○工程別路線図について、西別院地区(牧地区を含むエリア)から池田方面への利用実態があるとすれば、亀岡市との調整も必要であるように感じる。特に余野～亀岡間は2005年に「利用者実態が0なので廃止」とされた経緯があるが、寺田・野間口・牧地区の亀岡方面への生活圏を考えると、やはり余野～亀岡間の移動の確保を望みたい。</p> <p>京都交通廃止後は、亀岡市ふれあいバスが亀岡市街～西別院神地間を運行して牧で折り返ししていることがあった。東能勢線あるいは東地区デマンドタクシーと亀岡市ふれあいバスとの連携も考えてほしい(ふれあいバスが700m延伸すれば、牧でドアツードアで接続できるので、豊能町は亀岡市からの乗り入れを認めてほしい)。</p>	<p>基本構想により町として近隣地域からの乗り入れを否定するものではありませんが、現時点で余野～亀岡間の移動を確保する予定はありません。</p>
23	<p>○新名神を経由する(であろう)高速バスネットワークとの連携は白紙状態ということでよいか。</p>	<p>ご意見のとおりです。</p>
24	<p>○はじめに</p> <p>今回の案で、西地区から「吉川地区」が完全に抜け落ちていることに、吉川住民の一人として、たいへん驚きました。</p> <p>吉川の人口は、400人に満たず、同じ西地区の他の町よりも、はるかに少ないのは事実です。しかし、他の地区同様に著しい高齢化が進んでおりますが、現実にそこに暮らす人がいるのです。</p> <p>「基本構想案」の策定においては、「定住化の促進と高齢者にやさしい」まちづくりと連携した、総合的に交通ネットワークが目指す方向であるとされています。この目的を踏まえた上で、「妙見口駅」(吉川)へのバス運行の必要性について意見を申し上げます。</p> <p>1)吉川住民の日常生活に必要な 役場支所、銀行、郵便局、医療機関、スーパーなどは、人が暮らしていく上で欠くことのできない施設です。しかし、既に、かつてのようにバスでそれらの場所に行くことができなくなっています。</p> <p>たとえば、現在の阪急バス(12年12月改訂)では、妙見口を午前9時前のバスに乗り、東ときわ台まで出かけ、帰りは荷物を抱えて光風台までバス、そこから能勢電車で妙見口に帰ってくる、ということを強いられています。このような実態は把握されているのでしょうか？</p> <p>買い物だけなら、いっそ電車で町外の畦野のコープに行くという方もおられます。</p> <p>もちろん、実際には多くの方が車を利用されていますが、すべての住民が車に乗れる訳ではありませんし、今現在乗れていても、10年、20年後も同じように運転できるか疑問です。</p> <p>また、東ときわ台から通勤に能勢電車を利用する人は、朝は妙見口まで、帰りは光風台からバスを利用するという、変則的な通勤経路をとらざるを得なくなっていることはご承知でしょう。</p> <p>このような状況では、吉川地区だけではなく、東ときわ台地区における若い世代の定住も、また他市からの移住もとうてい望めず、町の「空き家対策」も進まないでしょう。</p> <p>住民が暮らしている地域の、最低限の交通確保を町が保障するのは当然のことではないでしょうか？</p> <p>利用者が少ないからと公共交通を廃止していくのでは、町は廃れる一方でしょう。「定住化促進と高齢者にやさしいまち」づくりとは、完全に相反しています。</p>	<p>基本構想では、まちづくりの課題を解決するために、「広域的なネットワークを活かした幹線の整備」「幹線と一体的に運行する地域内のフィーダー(支線)の整備、交通空白地の解消」を基本的な考え方としています。</p> <p>吉川地区は、妙見口駅が最寄り駅となっており、ときわ台駅、光風台駅から能勢電鉄の川西能勢口直通便と一体的に運行するバスを活用することで、現状よりも様々な移動の確保やアクセスの向上が可能となります。またこれらの実現により、みんなにわかりやすく、使いやすい公共交通となると思われます。</p> <p>これらに加えて妙見口駅を起終点とし、地域を巡回するバス運行を行うことは、過去の巡回バス同様非効率となるだけでなく、他の路線の収支も悪化し、サービスレベルを低いものとせざるをえなくなることから、実施する予定はありません。</p>

5.交通ネットワークの基本構想

(No.)	ご意見	町の考え方
	<p>2)定住化促進に不可欠な老人施設と保育所 先日、厚生労働省が発表した市町村別の出生率では、全国で下位3番に豊能町があげられています。それほどに子育てサポートが遅れていると、全国に証明したわけです。これでは、若い世代に魅力的な町とは言えませんね。 そのような中、吉川保育所は、働く若い世代の強い味方ですが、もちろん車がないと、その利用はたいへんに不便です。実際、私自身も15年程前に子供を保育所に預けていましたが、当時は光風台在住でしたので、駅までの徒歩を含めて、能勢電車を利用し保育所まで片道30分をかけていました。なぜ光風台から吉川までのバスがないのだらうと思ったものです。 今後、保育所や幼稚園の統合化など、その形は変わっていくかもしれませんが、西地区唯一の保育所を有する吉川への、町内の交通を整備することは、これからの子育て世代のサポートを強めてくれます。</p> <p>一方、増加する高齢者へのケア施設として、祥雲館が存在します。 ほとんどの利用者には、専用マイクロバスが用意されていると思いますが、その家族や一般住民が自由に訪問し交流し、地域に開かれた施設であることが望まれます。また、介護に関わる人材不足は深刻ですが、そういった「職場」への町内の交通手段の確保がなされれば、町内での職場としても、広がりやすくなると思われます。 豊悠プラザも、その機能が保健センターに移されましたが、跡地には、障害者の為の作業所等も作られると聞いていますので、その交通手段はさらに利用されると思われます。</p> <p>人々が安心して老いていき、若い世代へと引き継がれる豊かなまちづくりに、老人施設と子育てサポートは欠かせません。その為にも、吉川への公共交通手段は増やすことはあっても、減らすことはあり得ません。</p> <p>3)町内の活性化と外へ開かれたまちづくり 将来を見据えた「まちづくり」を考えると、町内に限定した施策では、その発展には限界があるのではないのでしょうか。やはり近隣の市町村、さらには遠方からの人も呼び込めるような「まちづくり」を目指す、長期的展望を持つべきです。 ご承知のように、吉川地区では3年前より自治会を中心に、新しい町興しのイベントが試みられています。時には能勢電鉄や川西市黒川地区の行事との相乗効果を上げ、地区外からも反響があります。 吉川八幡神社の伝統的なイベント(放生会、秋祭り、新嘗祭など)の他、花折街道の、春の「雛のつどい」も今年で3回目となります。「雛のつどい」では、多くの住民や吉川小学校児童も参加して、盛り上げています。 そのようなイベントに参加したくても、東西地区の他の町からは、交通アクセスがありません。東ときわ台からあるいは新光風台からバスで能勢電車の最寄り駅へ行き、「妙見口駅」へというのは、いかにも非効率的でしょう。</p> <p>また、地域の氏神さまである八幡神社には、新しい西地区の住民にとっても、地域に根ざそうとするとき、一つの拠り所ともなっていることを感じます。 新光風台から吉川の八幡神社へバスで訪れたいと思うのは無謀でしょうか？ また逆に、吉川から「シートス」へバスで行くことを願うのは、叶わないのでしょうか。 さらに、まちづくりは町内に限ったことではなく、隣接する市町村も視野に入れる必要があります。 北大阪急行延伸を考慮した箕面方面への構想は考えられているようですが、能勢町や川西市黒川地区等への配慮が欠けていませんか？能勢町や黒川地区住民は、現在も妙見口をよく利用されていますが、残念ながら豊能町は「通過点」になっています。妙見口まで来られてから、バスを利用して、さらに町内にある諸施設を利用されたい方も少なからずおられるのですが、それが難しい状況になっています。 また能勢電車を利用して遠くから妙見山、初谷川、黒川等へ来られる方たちにとっても、豊能町は単なる通過点になっています。 だからこそ、吉川地区では、なんとか賑わいを取り戻そう、吉川を、豊能町をみてほしい、訪れてほしいと、少ない人数で精力的に「まちおこし」に取り組んでいるのです。 まちづくりを限られた住民だけで完結しようとする、縮小の一途しかありません。外からの人を受け入れようとしなければ発展はしません。 その為には、まずは、町内での行き来が活発になることが前提です。</p>	<p>前頁(No.24)参照</p>

5.交通ネットワークの基本構想

(No.)	ご意見	町の考え方
	<p>おわりに</p> <p>高齢者と子ども、すべての住民が暮らし続けられるように、西地区内における阪急バスによる「フィーダー」に、「妙見口駅」を組み入れて下さい。</p> <p>「定住化の促進と高齢者と子どもにやさしいまちづくり」を目指されることを願います。</p>	<p>前々頁(No.24)参照</p>
25	<p>○工程別路線図について、余野～妙見山上が記載されないのは廃止ということか。廃止しないのなら。観光路線としての立ち位置なのか、フィーダー路線としての立ち位置なのかははっきりしてほしい。</p>	<p>ご意見の系統については日曜祝日のみの運行となっているため記載を省略していますが、構想により町が廃止を進めるといったものではありません。</p>
26	<p>○工程別路線図について、東能勢線136系統(池田～牧)で、牧～豊能営業所(希望ヶ丘)間の回送運用を有効活用できないか。(乗務員の乗務拘束時間との兼ね合いがあるかも知れないが。)</p> <p>例えば、豊能営業所→牧間は乗車専用、牧→豊能営業所間は降車専用とクローズドドア制を適用すれば、余野～希望ヶ丘間の需給のバランスが過剰にならないのではないか。特に通学・通勤時間帯である始発・終発の改善を願う。夜中の23時に、余野から希望ヶ丘方面まで歩かせるというのは治安面で納得できない。また、朝の7時～8時に希望ヶ丘→余野(余野のりかえで筏方面へ)間でバスを出さないのは、東能勢小中学生のバス通学をさせないため、という噂を10年前から聴いている。そんな目先のことよりも、始発・ラッシュ時・終発の通勤・通学対策をしっかりやってほしい。</p>	<p>一部ご指摘の内容を追認することは困難ですが、ネットワーク実現の手段に関する貴重なご意見として承ります。</p>

6.実現に向けた取り組み

(No.)	ご意見	町の考え方
1	○希望が丘から千里中央(箕面トンネル利用)の実現がまだ先なら、とりあえず、希望が丘から中とどろみまで、乗り継ぎが便利なシャトルバスなど運行して頂きたい	希望ヶ丘と千里中央((仮称)新箕面)の箕面トンネル経由便については、現行の北大阪ネオポリス線の利便性向上を図るものであり、シャトルバスや町所有バスによる代替手段を実施する予定はありません。
2	○阪急バスの運行できない路線なら(例えば、希望が丘から箕面トンネル利用、千里中央行き)、豊能町所有のバスを通勤・通学時間に活用・運行して頂きたい。	
3	○「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」が記載されている。 ときわ台駅には3カ所の階段があり高齢者・交通弱者には大変危険な構造となっている。また、駅前には、バスや送迎車の道路を歩行者が横断する構造となっているにも拘わらず信号機もない、これも大変危険な構造となっているので、早急に安全な構造に改善をして下さい。 駅前の自転車駐輪場は経費節減の為に廃止すると(町長引継ぎ書)なっており早期に実行して下さい。	ときわ台駅のバリアフリー化及び周辺整備によるターミナル化は、交通結節点整備として、短期計画において実施することとしています。
4	○幹線間での広域ネットワークを実現するにあたって、のりかえ拠点が町外であり(中止々呂美・千提寺口)、他市とうまく連携を図ってほしい。特に休日の新箕面・船場付近や正月・紅葉期の勝尾寺付近での渋滞は10年以上経った今でも未だに対策がなされず、広域的路線再編の成功を脅かす存在で、現場の乗務員さんや利用客が苦しむところである。	今後の関係機関調整にかかる貴重なご意見として承ります。

7.短期計画における具体的な施策

(No.)	ご意見	町の考え方
1	○箕面森町地区センターへ入るのに何だかぐるぐる回る様で時間を無駄にしている様でもったいない感じがするがこれを地区センターの北西の角から入る様にすればスムーズに成るように思うが？ 図のリレー便だが“中トロミ”にUターンする場所が有るのか絵を見たら前後にハンドルが付いている様で「絵」程便利に行くまい。(中トロミ)を乗り継ぎターミナルとして整備するにはかなりの予算を掛ける覚悟はあるのか	ご意見のうち、箕面森町地区センターのロータリー改修を行うことは困難ですが、リレー便のUターンについては箕面病院を活用することを案としており、これにより円滑な乗継ぎの実現を目指します。
2	○短期計画の、ときわ台・箕面森町～中止々呂美のリレー便(フィーダー路線)と東能勢線(幹線)との乗継については、乗継割引(通し運賃)を適用できないか。阪急バス路線下では、直通だった路線を分割した際に通し運賃制度を適用した路線(東能勢線妙見山系統、忍頂寺線本線、西能勢線、田園バス武田尾線)や、割引を適用する路線(宝塚市内線で阪急逆瀬川を介して東西に乗り継ぐ場合に限り乗車券を発売)がある。この新路線でも適用できないか検討してほしい。 ○短期計画のリレー便と阪急バス東能勢線を乗り継いでときわ台駅から余野本庁に行く場合、運賃が510円となり現在(200円)の2.5倍の負担増となります。利用者の負担を少しでも軽減するため、リレー便⇒東能勢線、東能勢線⇒リレー便 いずれの乗り継ぎの場合でも、割引運賃を設定すべきです。	リレー便運行の課題に関する貴重なご意見として承ります。
3	○阪急バス豊能西線の補助を継続する。採算に乗る路線では無いので補助はやむを得ないだろう。願わくは支所前から西に直進して吉川交差点を西に進み郵便ポストのある交差点を西に右折してバス停を設け次の交差点を右折して峠の交差点を右折して“東ときわ台2丁目”バス停に向かえば乗客も増え採算も良く成るのではないか	短期計画における豊能西線については、路線及び便数の維持確保のために補助を継続しますが、路線変更を行う予定はありません。

8.その他

(No.)	ご意見	町の考え方
1	<p>○高校生を持たれている家庭については定期代の負担は大きいものだと思います。町外の学校に通学する家庭については、豊能町より一部補助金を支給するなどの対策をして頂きたく思います。子育て支援の環境作りとして、若い世代の人口減少を抑えるため「町がサポート」している体制をとって頂きたいと思います。</p>	<p>公共交通の利用者が減少し、収支が悪化している中、事業者が運賃の軽減等をおこなう事は困難な状況であり、町として多額の運賃負担を行う事も困難ですが、利用促進の観点から、ゾーン運賃や企画運賃などを行っている事例もあることから、検討課題とします。それぞれの手段につきましては、運賃負担軽減にかかる貴重なご意見として承ります。</p>
	<p>○学生と同様に一般利用者にも年間フリーパス(区間別)の発売を検討してもらいたい。</p>	
	<p>○北大阪ネオポリス線～東能勢線間(余野・希望ヶ丘～池田)、北大阪ネオポリス線～忍頂寺線間(余野・希望ヶ丘～茨木)、東能勢線～箕面森町線(牧・余野・希望ヶ丘～千里中央)も同様に、乗継割引の検討をしてほしい。</p>	
	<p>○「能勢電鉄の阪急梅田との直行便の実現可能性の検討」が記載されている。 ・能勢電鉄には、梅田直行便と共に通学定期の割引率の拡大(阪急電鉄並み)を要請して下さい。 ・阪急バスには、ときわ台駅から千里中央までの直行便の開設と、通学定期の割引率の拡大を要請して下さい。(ときわ台駅から千里中央まで30分をキャッチフレーズに能勢電鉄利用者も増加するのでは?)</p>	
	<p>○中期計画のときわ台駅シャトル便から支所前で光風台シャトル便に乗り継いだ場合は、乗継割引運賃を設定してときわ台・東ときわ台地区から光風台・新光風台地区への利用者を確保すべきです。</p>	
2	<p>○平成22年11月のパブリックコメントの利用促進施策の意見に対して、「社会実験運行の路線図・時刻表・運賃表をホームページに掲載する。」と回答していますが、現在の掲載ページは、豊能町トップページ⇒暮らしの手帳⇒交通防犯⇒交通 の3回クリックして開いたページの中で10数件ある項目の中から探さなければならぬ不親切なものです。 利用促進施策としては、豊能町トップページにコミュニティバス運行のアイコンを設け、ワンクリックで見られるようにすべきです。</p>	<p>各路線の時刻や接続は従来よりもわかりやすいものを目指しておりますが、利用促進のため、PRや接続の時刻表の配布についても検討してまいります。ホームページについても可能なものについては改善してまいります。</p>
3	<p>○バス車内の空き広告スペースを利用について 空きスペースを利用し「町のPR」を行い町の活性化を行う 例えば、町の情報の発信として・自治会・幼稚園・小・中学校の情報・老人会・消防・地域サークルの案内。また商工会議所と連携し地元企業・商店の宣伝を積極的に行う。費用は阪急バスと交渉により抑えて頂く。また町より一部支援するなど。</p>	<p>利用促進等にかかる貴重なご意見として承ります。</p>
4	<p>○東西バスを廃止し中止々呂美までとなれば、西地区から余野の本庁へ行くには片道510円、往復1,020円となり、また、乗り換え等時間もかかる。 この為、西地区の住民は吉川支所で全ての手続き等が完結できるよう、吉川支所の陣容・決裁権限の拡充をして下さい。</p>	<p>貴重なご意見として承ります。</p>