

平成 23 年第 2 回 豊能町地域公共交通会議議事録

平成 23 年 9 月 27 日

<p>会長</p>	<p>《14:35 開会》</p> <p>まだお1人お見えでないのですが、定刻を過ぎておりますので、平成 23 年第 2 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>本日は急な開催にもかかわらず、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。</p> <p>本日は 16 名の委員の内、ご出席は、お返事は 12 名いただいておりますが、現在のところ 11 名です。従いまして設置要綱第 4 条第 5 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。</p> <p>まずはじめに、本日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 10 名です。豊能町地域公共交通会議運営要領第 6 条の規定により、会議は原則公開としています。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、傍聴を認めることに異議ございませんか。</p> <p>【異議なし】</p> <p>ありがとうございます。それでは、傍聴者の方の着席をお願いします。</p> <p>それでは、本日の会議開催の要請者である豊能町長よりご挨拶をいただきます。</p> <p>(※途中委員 1 名が入室し、出席委員数は会長も含め 13 名となった)</p>
<p>町長</p>	<p>皆様、こんにちは。</p> <p>町長の池田でございます。</p> <p>本日はお忙しい中、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>さて、豊能町では、能勢電鉄や阪急バス、京都タクシーといった公共交通があり、地域住民の町内外の移動に利用されているところですが、こうした公共交通や自家用自動車での外出が困難な高齢者や障害者の方々を支援する送迎サービス「おでかけくん」の運行を行っております。これは高齢者等の方々の閉じこもりを予防し、生活圏を拡大することを目的としており、公共施設だけでなく、通院、買い物、等々のお出かけにご利用いただいております。</p> <p>この外出支援サービス「おでかけくん」は道路運送法に基づく運行であり、平成 20 年の運行登録更新からまもなく 3 年となるため、本日更新についてご協議いただくために会議の開催を要請いたしました。</p> <p>このほか、本日の会議におきましては、7 月より開始しました社会実験運行の実績や見直し基準のご報告をさせていただきます。また、事前にもお知らせいたしましたバス路線の再編と社会実験についてもご報告いたします。これにつきましては、本町の基幹交通の一つである阪急バス</p>

	<p>の町内路線が再編され、社会実験の背景が大きく変わることとなったため、急きょ案件として追加させていただきました。</p> <p>皆様におかれましては、本日の案件につきまして、その趣旨をご理解いただき、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、開会にあたってのご挨拶にかえさせていただきます。</p> <p>ありがとうございました。</p>
事務局	誠に申し訳ありませんが、所用のために、町長は退席させていただきます。
会長	それでは本日の出席者の方のご紹介に移りたいと思います。事務局からお願いします。
事務局	<p>では、設置要綱の規定順にご紹介いたします。</p> <p>豊能町総務部長の 乾でございます</p> <p>豊能町生活福祉部長の 上林でございます</p> <p>豊能町建設環境部長の 川上でございます</p> <p>阪急バス株式会社取締役の 西山様</p> <p>日の丸ハイヤー株式会社営業部長の田中様 本日は暮部委員の代理でご出席いただいております</p> <p>株式会社国際興業大阪代表取締役の迫田様</p> <p>豊能町木代自治会長の向井様</p> <p>国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官の井上様</p> <p>阪急バス株式会社労働組合副執行委員長の勝様</p> <p>私鉄関西ハイタク労働組合連合会 財政調査部長の久保様 本日は久松委員の代理でご出席いただいております</p> <p>池田土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ長の 松井様</p> <p>豊能警察署 交通課長の 東様 本日は大口委員の代理でご出席いただいております。</p> <p>以上本日ご出席いただいている委員の皆様です。なお社団法人大阪バス協会の藤原様 豊能町老人クラブ連合会の南殿様、外出支援利用者代表の林様が欠席されています。</p>

	<p>続きまして事務局の出席者ですが</p> <p>企画政策課主幹の東浦でございます</p> <p>企画政策課主任の江崎でございます</p> <p>申し遅れましたが私は企画政策課長の木田でございます</p>
<p>会長</p>	<p>それでは、設置要綱第4条第4項に基づく職務代理者を指名したいと思います。職務代理者として豊能町総務部長の乾委員を指名いたします。皆様承認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。ご承認とさせていただきます。</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、議題1「市町村運営有償運送(福祉輸送)登録更新協議について」につきましては、事務局より内容をご説明し、その必要性や運賃等について協議いただきます。道路運送法では、地域公共交通会議を開催し、会議での合意が得られた場合には運輸局へ登録更新の申請ができるということとなっておりますので、ここでの合意が必要ということになります。次に先ほど町長からもお話しがありました、7月からの東西バス、東地区デマンドタクシーの豊能町地域公共交通社会実験に関し、実績等の報告、それといくつか状況の変化もありましたので、事務局よりご説明いただこうと思っております。</p> <p>それでは議事を進めてまいります。議題1「市町村運営有償運送(福祉輸送)登録更新協議について」、事務局より説明願います。</p>

事務局	<p>それでは説明いたします。私は高齢障害福祉課豊悠プラザの小宮です。よろしくお願いいたします。道路運送法第 79 条の 3 に規定する市町村運営有償運送の登録更新について、皆様の協議をお願いしたいと思います。</p> <p>まず、町営の有償運送の必要性についてですが、本町では、自力で外出することが困難な高齢者や身体障害者、いわゆる「移動制約者」といわれる方々につきまして、医療機関・公共施設・買い物等での外出の際の移動手段について、町内のタクシー、バス等の公共交通機関のみでは十分な輸送環境にないため、町が主体となった輸送サービスを提供する必要があります。</p> <p>そのため平成 15 年度から外出が困難な高齢者及び身体障害者に対し、要綱の趣旨に従いまして、介護予防、健康づくり、生きがいを推進する観点から外出支援を行い、自宅に閉じこもったり、孤独にならないように、生活圏の拡大を図ることを目的として、会員制で実施しています。そして住民相互扶助の観点から、現在「特定非営利活動法人ワークインとよの」に運行、予約といった業務の委託を行い、運行協力員として登録した送迎ボランティアによって、送迎を希望する会員の外出を支援しています。</p> <p>また、事業をより効果的に行うために、送迎ボランティアによる送迎のほか、町の委託を受けたタクシー会社を利用することも可能としています。</p> <p>利用対象者につきましては町内に住所を有し、かつ現に居住している方で公共交通機関や自家用自動車での外出が困難な方となります。具体的には、介護保険法に規定する要支援または要介護の認定を受けている方、身体障害者手帳を有する重度の視覚障害者等、重い障害をお持ちの方となり、申請により利用していただくというかたちとなっております。</p> <p>運行車両につきましては軽自動車を改良した、2 台のリアシートリフト式の車で運行しています。保険につきましては対人無制限、対物 700 万円となっております。</p> <p>次に運行内容ですが、町の事業ということで町内の医療機関、公共施設、その他場所への送迎となっております。また、町内に大きな総合病院がないということで、特例といたしまして池田市・箕面市・川西市の各市立病院への送迎も行っております。運行範囲としましては概ね片道 30 分以内の町内および池田市・箕面市・川西市の各市立病院ということでございます。</p> <p>運行日は月曜～土曜日で、日・祝日、12 月 31 日～1 月 3 日を除いております。運行時間は午前 8 時～午後 6 時となっております。利用いただく際は、1 ヶ月あたり 4 枚を限度に利用券を発行しますので、この利用券を運行協力員に渡すということになっております。</p> <p>先ほど申し上げました資格の方に申請をいただき、会員登録制ということにしており、利用者負</p>
-----	---

担額としまして年会費(登録料)として定額 1,000 円、利用者負担金として利用券 1 枚当たり 200 円を負担頂いております。

次のページに過去 3 年間の運用実績を示しております。このように平成 20 年度から 22 年度にかけて、登録者及び運行回数が増加しています。回数は約 900 件、登録者も約 80 人ほど増えています。なお平成 23 年度につきましては今現在 243 人の方が登録されております。

事業費は事務委託費と運行協力費の合計で、その内訳として挙げている燃料費は、燃料費高騰によりあがっているという事情があります。ただ 1 回当たりの事業費としては会員数の増加で減少しています

前回の登録更新のときと変わっておりませんが、参考までにタクシー運賃の早見表を添付しております。こちらの表に従いますとほぼ妥当なところではないかと思えます。

委員の皆様にお配りしております自家用有償運送の申請関係の書類ですが、3 ページ以降にあります 8 名の方が運行協力員として登録されています。運行管理体制はこちらの図のとおりです。これらの運行協力員の方につきましては 1 番目の方は 2 種免許、それ以外の方は 1 種です。参考までに移動・送迎運転協力者講習修了証と適性検査の結果を添付しております。

このような事情があり、今現在少子高齢化ということで、町の外出支援事業は年々重要となっており、利用者も増えております。町の必要不可欠な事業となっておりますので、委員の皆様におかれましては更新について合意いただきたいと思いますと考えております。

以上で説明を終わります。

なお申請関係書類につきましては個人情報が含まれておりますので、議題 1 終了後に回収させていただきますのでよろしくお願いいたします。

<p>会長</p>	<p>説明が終わりましたが、いくつか整理させていただきたいと思います。この地域公共交通会議では道路運送法、省令、通達を読み解きますと、主に3つの点の合意が必要と述べられております。まず必要性です。豊能町においてこのサービスが必要かどうか、どういった人を対象にしているか、先ほど説明の中で必要性を述べていただきましたが、この点の合意ということです。そしてそれだけではなく運送の範囲及び運送の対価につきましてこの場で合意をいただき、全体の合意をさせていただきたいと思います。あと1点私の懸念事項といたしましては、コストを含めて持続性があるかということです。ただこの点は合意が必要とされているものではありません。この点はその他として後ほど質問させていただくとして、まず必要性、範囲、対価について合意に向けて議論を進めたいと思います。</p> <p>まず必要性ですが、市町村が高齢者や身体障害者の方などに対し、医療機関、公共施設、買い物等の送迎を行っているという必要性について質問ございますでしょうか</p> <p>私の方からの質問ですが利用者が増えているということですがこれはタクシーやバスを利用できない方が増えてきているということによろしいでしょうか。</p>
<p>事務局</p>	<p>そのとおりです</p>
<p>会長</p>	<p>私としましては現在運行しており、これがなければ外出できない方が利用されている、町の方でも2ページにありますようにかなりの支出が出ている状態ですので、あまり公共交通を使える方が利用されているという状況ではないと思われ、実態的には必要不可欠な方に選ばれていると解釈しておりますので、必要性につきましては皆様の合意がいただけたと思いますが、いかがでしょうか</p>
	<p>【異議なし】</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。次は運送の範囲です。先ほどの説明では運送の範囲としましては概ね片道30分以内の町内と、総合病院がないということで特例として池田市・箕面市・川西市の各市立病院を含めるということで更新申請予定ということです。この点につきまして質問等ございますでしょうか。</p> <p>それでは運行範囲について合意を伺いますが、合意いただけますでしょうか。</p>
	<p>【異議なし】</p>

会長	<p>ありがとうございます。次は運送の対価につきまして議論させていただきたいと思います。国土交通省令によりますとおおむねタクシー運賃の 1/2 内とするということになっておりますが、利用者負担は毎回 200 円ということになっております。この点につきましてご質問等ございますでしょうか。</p> <p>私の方からの質問ですが 30 分も乗ると町側の負担が大きくなると思います。2 ページ目の収支状況をみるとかなり苦しいと思われま。この点持続性という点でもやや心配な面がありますが、これは対価 200 円で今後とも持続するというので申請するというのでよろしいでしょうか。</p>
事務局	<p>そうです。町としては、利用者負担金 200 円は妥当な金額と思っております。</p>
会長	<p>利用者にとって妥当であったとしても、事業としての維持ができるのかという面で、200 円というのはやや安すぎるのではないかという気は私自身しております。少なくとも規定されているタクシー運賃の 1/2 は満たしているの、この場では問題ない、というふうには思います。</p>
委員	<p>(上林生活福祉部長) 今回の申請では現状の 200 円でいきたいと考えておりますが、次回の更新の際は検討しようかと思っております。</p>
会長	<p>利用者負担を上げたいということではないのですが、事業自体が持続しないとそれこそ困ってしまうこととなりますので、慎重にご検討いただけたらと思います。</p> <p>その他対価についてご質問ございませんでしょうか。</p>
委員	<p>運転者の方で 70 歳以上の高齢者の方がいらっしゃいます。適性検査では問題はないと思いますが健康診断はされているのでしょうか。運転中に発作のようなものが出たとしたら、人の命をお預かりしているものですから、そのあたりどうなのかなというのがちょっと心配なのですが。事業用でしたら昼の勤務の方で年 1 回、夜勤の方は年 2 回健康診断を受けます。運転者は 70 過ぎた方が多いと思いますので、運転に関しては適性検査で問題ないですけど、そこが少しひっかるのですが。</p>
事務局	<p>やはり安全を預かる事業ですので、こちらについてもやはり検討させていただきたいと思。今のところは健康診断を義務付けていることはなく、自主的なものとして考えておりましたので、健康管理につきましても十分に考慮させていただきます。</p>
会長	<p>先ほど対価のところ、合意の範囲とは異なりますが、持続性という話をしました。事故が起。っては持続できませんので、地域公共交通会議としては持続していかなければならないということ、そういうところを気をつけていたきたいというご意見とさせていただきたいと思。います。</p> <p>他にご意見はありませんでしょうか。対価につきましては、今後検討することといたしまして今回は毎回 200 円ということで申請をされるということで、合意をしたいと思。えますが、みなさんご異議等ございませんでしょうか。</p>
	<p>【異議なし】</p>

会長	<p>ありがとうございます。それでは、運送の必要性、範囲、対価についてご同意いただけたということで、今後持続性やその他につきましてはご議論させていただきますが、少なくともこの3点についてはご同意いただけたということにさせていただきたいと思います。</p> <p>その他何か今回の申請内容をご覧いただきまして、何かお気づきの点がありましたらご質問等いただきたいと思いますけれども。</p>
委員	<p>念のため確認させていただきます。片道30分以内ということですが、池田、箕面、川西に行く場合は30分をオーバーする場合もある、それは特例という考え方でしょうか。</p>
事務局	<p>概ね30分以内としております。だいたい30分くらいで運行できる範囲として設定しております。なお有料道路を使う場合はその料金は利用者負担としています。交通事情によっては30分をこえる場合もあります。</p>
委員	<p>そのあたりは臨機応変ということですね。私が役所からここまで来るのに時間がかかり、30分で行けるのかなという心配がありましたので。それで質問させていただきました。</p>
会長	<p>それではその他ご質問等ないようでしたら、市町村有償運送の福祉輸送の登録更新につきまして、全体につきまして合意することに異議ございませんでしょうか。</p>
	<p>【異議なし】</p>
会長	<p>ありがとうございます。それではこの更新申請について地域公共交通会議でご同意いただけたということにさせていただきたいと思います。</p>
	<p>(申請書回収)</p>
会長	<p>それでは次第の5に移ります。報告1『豊能町地域公共交通社会実験運行』運行実績について、事務局より説明願います。</p>
事務局	<p>それでは説明させていただきます。</p> <p>資料「報告1豊能町地域公共交通社会実験運行の実績について」をお開きください。</p> <p>前回の会議でのご説明と重複するところもありますが、まず、社会実験運行の概要をご説明します。次の路線図をご覧ください。</p> <p>豊能町は地勢上東地区と西地区が離れており、これらを結ぶ民間の公共交通がありません。そこで町では平成8年より豊能町巡回バスの運行を開始し、その後路線を増やし、計3路線の運行をしておりました。</p> <p>しかし、利用者が少ないこと、町の財政状況が悪化し運行の継続が困難になってきたことから、この巡回バスを見直し、7月1日から、町の東西を結ぶバスと、東地区内におけるデマンドタクシーを社会実験運行しております。</p>

	<p>東西バスは、東地区の阪急バス豊能営業所、余野と西地区の支所前、ときわ台駅間を結ぶものです。途中、箕面森町に停車し阪急バス箕面森町線と、そしてときわ台駅で能勢電鉄と接続しています。</p> <p>平日片道 8 便・往復 16 便、休日片道 5 便往復 10 便運行しており、運賃は区間に応じ、150 円～200 円です。</p> <p>運行は阪急バス様にお願いをしております。</p> <p>次に東地区デマンドタクシーです。次ページの路線図をご覧ください。こちらは東地区のうち、他の交通によって東西バスに乗継ができない、かつ需要の少ない地域に、予約のあったときだけ運行するタクシー車両を用いたデマンド方式で運行しております。前回の会議で運行の合意をいただき、東西バス同様 7 月 1 日より運行を開始いたしました。</p> <p>路線は、東西バスに接続する余野を起点として牧・寺田・切畑を結ぶ(黄色の点線)路線と川尻・高山を結ぶ路線(紫の点線)となっております。各路線平日は片道 3 便・往復 6 便、休日は片道 2 便往復 4 便を運行しており、運賃は全線 200 円です。運行は京都タクシー様にお願いしております。</p> <p>次に運行実績をご報告いたします。次ページの社会実験運行実績をご覧ください。 なお、実績は 7 月～8 月のものです</p> <p>まず東西バスですが、2 ヶ月間の乗車人数は 3,491 人で 1 日あたりの利用者は 56.31 人、1 便あたりで 3.98 人となっております。</p> <p>利用者の構成ですが、新たに停車することとなった箕面森町地区センターの利用者は、全体の 32 パーセントで、その中でも西地区における箕面森町利用者の割合が大きくなっております。一方、箕面森町を利用しない東西間、東地区内、西地区内の利用者は全体の 68 パーセントとなっております。</p> <p>デマンドタクシーは 2 ヶ月間で、予約があり運行した便数が 13 便、利用者数は 31 人です。1 便あたりの人数は 2.38 人となっております</p> <p>以上で運行実績の報告を終わります。</p>
会長	<p>ありがとうございました。それではこの件につきましてなにかご質問ございますでしょうか。</p> <p>お伺いしたいのですが、東西バスについて 1 便あたり 4 人弱となっておりますが、全線にわたって乗っている雰囲気か、一部の区間に偏っているのか、いかがでしょうか。全線にわたって 4 人ということであれば厳しいことは厳しいが、その中でもまあまあというところでしょうか、一部に偏っているとかなり厳しい数という感じになります。</p>
事務局	<p>この 2 ヶ月間の、豊能営業所からときわ台駅とその逆区間の乗降者数と箕面森町の乗降者数の数値のみとなっております。</p>
会長	<p>細かい数値ではなく、見た感じで常に 4 人乗っている状況かどうかというところですが。阪急バスさんはご存知でしょうか。</p>

事務局	<p>今お示しているのは阪急バス様からの報告に基づいて作成しております。阪急バス様には各便の全体の人数とそれとは別にカウントした箕面森町乗降者数を集計していただいております。全体を通した乗車や各区間の人数をおさえることはしていませんが、感覚的に言いますと、走行車両をみたり、乗った感じでは全体を通して4人ということはないです。ただ、東西間を移動される方は、希望ヶ丘からときわ台の作業所に毎日通っておられる方などがあり、特定の便では全体を通して3人～4人ということがあります。しかし全体を平均すると4人とはならないという状況です。</p> <p>なお、東地区から箕面森町の1便あたりは0.6人、箕面森町から東地区は0.23、西地区から箕面森町は0.97、箕面森町から西地区へは0.6となっております。森町利用以外の方は2.72人ということになります。</p>
会長	<p>その2.72人の中に、東地区内、西地区内、東西間という利用者が含まれており、西地区内、東地区内はわからない、ということですね。</p>
事務局	<p>そのとおりです。</p>
会長	<p>何かこの数字をみられてご質問ありませんでしょうか。よろしければ運行されている阪急バスさんご意見ございましたら。</p>
委員	<p>(阪急バス)2ヶ月間の数字はこの資料にあるとおりですが、便平均にならしますと4名弱ということで、バスという名がついている規模で運行しているわりには、運行頻度も少ないのですが、ちょっとさびしいかなという感じはします。</p>
会長	<p>京都タクシーさんから町の方でなにか聞かれていますでしょうか</p>
事務局	<p>現在登録者数が約56名ということになっております。現場の方とお話しをする中では、思っていたよりも登録が少ないということと、利用される方が固定化してきたということでした。京都タクシーとしても始めたからには利用の促進を図っていききたいということで、登録や予約の仕方など、色々いただいたご意見を参考に今後そのような部分を考えていききたいということも言っておられました。</p>
会長	<p>デマンドの運行便数としてはかなりさみしい状況だという感じがします。1便当たりで見ますと川尻高山線は乗合が成立しているので必要な時に運行ができていいるなあということが言えなくもないですが、全体で見て2ヵ月間で13回というのはなかなかさみしいというのが個人的な感想です。</p> <p>他に何かご意見ございませんでしょうか。</p> <p>この結果をどう評価するのか、という基準を分科会で策定しましたので、次の議題になりますが『豊能町地域公共交通社会実験運行 評価方法書』(見直し基準)について、事務局より説明願います。</p>
事務局	<p>それでは、ご説明いたします。「資料《報告2》豊能町地域公共交通社会実験運行 評価方法書(見直し基準)について」をおひらきください。</p>

平成23年7月1日より開始した、東西バス、東地区デマンドタクシーの社会実験運行については、「豊能町地域公共交通社会実験計画」において、その実績を評価し、運行継続の是非や内容のさらなる見直しを検討することとしています。

この見直しを行うにあたり、より客観的な判断ができるようにするため、地域公共交通会議分科会において定量的な指標や評価の流れを定め、「豊能町地域公共交通社会実験事業評価方法書」としてとりまとめました。

分科会は6月24日に素案の検討を行い、この日の検討をもとに書面協議として第2回分科会を開催し、素案の修正を行いました。そしてこの修正をもとに作成したのが2ページ以降の「評価方法書」です

次に概要です。評価は2段階で行います。まず1次評価では東西バスは収支率、東地区デマンドタクシーは乗合実績を基準として評価の方向性(廃止・見直し・改善、継続)を仕分けします。そしてその他の検証項目を用い、1次評価の要因整理を行います。次にこの要因等をもとに見直しの方策を検討し、地域に必要な交通か?…利用状況、他路線への波及等、必要ならば、運行方法が需要にあっているか?…事業方法、路線、本数、時刻等、その方法で適切な利用者負担は?…運賃、収支率、負担のあり方等を検討します。そして2次評価と社会実験後の交通計画の策定を行います。

それでは、2ページ目をお開きください。まず評価の目的と手段ですが、評価は、社会実験後の交通計画を策定するため、客観的な判断ができるよう、定量的な基準による評価を行い、その他の検証項目を用いて要因を整理し、これをもとにさらなる見直しを検討することとしています。次に、社会実験課題と目標ですが、従来の巡回バスの問題点として「費用対効果が低い」「財政負担が大きい」という問題があったため「多くの町民が利用する効率的な運行」や「運行経費の縮減」「収支比率の向上」を改善目標としています。これらに応じた検証を行うため、「地域の状況から見て、運行することが妥当か」「運行の方法は妥当か」「財政負担の度合いは妥当か」の3点を検証項目として設定しました。

この検証、評価を行うにあたり、どのような流れで行っていくのかを示したのが3.の「評価の流れ」です。評価は2段階で行います。まず1次評価で定量的な指標で評価の方向性を仕分けします。次に様々な検証項目を用いて、“なぜそのような結果になったか”という要因を整理します。そしてこの要因等をもとに、見直しの方策を検討し、2次評価を行います。そして社会実験後の交通計画としてとりまとめます。

これらの評価の流れを具体的に示したのが次ページの評価シートです。評価シートでは、東西バス、東地区デマンドタクシーそれぞれの評価方法を示しています。評価は1次2次ともに「廃止」「見直し」「継続・改善」の3パターンとなります。なお、ページの下※にありますように、1次評価は見直しの方向性を定めるものなので、検証により2次評価が1次評価と異なる結果となる場合があります。

	<p>次に、各基準値等の詳細をご説明します。4ページの「【1次評価】見直し基準の詳細」をご覧ください。</p> <p>東西バスについては、1次評価を収支率によって行い、検討の方向性を【廃止】【見直し】【継続・改善】に仕分けます。</p> <p>【継続・改善】は、「税負担と利用者負担が半々(=50%)」を基準とし、50%未満なら見直しの対象とします。また、今回の社会実験は財政再建の一環として実施しているので、全国平均(茨城県が調査した概算値)や兵庫県の平均等を参考に設定した30%以上とにならない場合は【廃止】に仕分けます。</p> <p>次に東地区デマンドタクシーです。デマンドタクシーは需要の少ない東地区における乗合交通として妥当な方法かどうかを評価するため、乗合の成立状況を基準として1次評価を行い、【廃止・見直し】【継続・改善】のどちらかに仕分けます。</p> <p>【継続・改善】は乗合が成立している、つまり、1便あたり2人以上4人までを基準とします。2人未満の場合は乗合の成立割合が低いため、また4人を超える場合は増車対応割合が多いこととなるため、【廃止・見直し】に仕分けます。</p> <p>次に、2次評価に用いる検証項目についてご説明します。5ページの「【2次評価】検証項目の詳細」をご覧ください。2次評価では1次評価で仕分けた方向性に基づき、“なぜそのような結果となったのか”という要因を整理し、運行の必要性や運行方法、利用者負担のあり方などを検討します。</p> <p>この検討は、大きく分けて2つの面から行います。1つ目は「地域の状況から見た運行の妥当性」です。これは利用者数、利用者の動向、他の交通への波及を検証項目とします。2つ目は「交通施策への財政投入のバランス、妥当性」です。これは社会実験全体の支出額や住民1人当たりの負担額など、税金が交通施策にたいしてどの位の負担をしているのかを検証するものです。</p> <p>なおこれらの検証項目に対する各評価項目については、柔軟に検証ができるよう、必要に応じて追加・変更する予定です。</p> <p>今後のスケジュールですが、6ページの「5. 評価のスケジュール(概略)」をご覧ください。評価については、一定の運行期間を評価対象運行期間としてその実績をもとに行います。評価のまとめとして交通計画案を策定し、パブリックコメントを行った上で計画を最終決定し、新しい交通計画に基づく交通施策に向けた手続きを行う予定です。</p> <p>以上、《報告2》豊能町地域公共交通社会実験運行 評価方法書のご説明を終わります。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。お話しにありましたように、6月の分科会その後の書面協議によりこのような評価方法書をまとめさせていただきました。この評価方法書につきましてなにかご質問等ございませんでしょうか。</p> <p>ややこしいのは、5ページ目の見直しというところで、東西バスについては運行方法等の見直し、デマンドについては運行形態の見直しということで違いがございます。</p> <p>ほかにご質問ございませんでしょうか。</p> <p>今後6ページのスケジュールに従って考えていかなければならないのですが、そこについても</p>

	<p>う1点非常に重要なことがございますので、次の検討と併せてご質問いただきたいと思ひます。 では報告3「阪急バス町内路線の再編と社会実験への影響について」、事務局より説明願ひます。</p>
事務局	<p>それでは説明させていただきます。</p> <p>「報告3阪急バス豊能町内路線の再編と社会実験への影響について」をお開きください。</p> <p>現在豊能町内では阪急バス路線が5路線あり、町内及び町と池田や千里中央といった市街地を結んでいます。</p> <p>しかし阪急バスでは少子高齢化やモータリゼーションの影響で利用者減が続き、収支の悪化が続いていることから、便数削減等の経営の合理化が検討されてきました。</p> <p>一方町では、巡回バスの見直しの際行なったパブリックコメントで多くの意見が寄せられた、西地区交通の検討という課題がありました。当初は現在実施している社会実験を通じて検討していくこととしていましたが、平成23年3月議会において、平成23年度予算の付帯決議がなされ、早期に西地区交通の検討・実施を行う必要性が生じました。</p> <p>そこで町は、以前より町および議会で要望していた、西地区の阪急バス路線の箕面森町乗り入れ等について、阪急バスの路線合理化の検討とあわせて検討いただくようお願いをしていたところ、次のような計画をご提示いただきました。</p> <p>まず、東地区ですが、別紙「東地区運行系統図(再編後)」をご覧ください。</p> <p>現在牧と池田を結んでいる東能勢線ですが、運行本数の約半分の路線が変更となり、希望ヶ丘と池田を結ぶ運行となります。</p> <p>そして、この東能勢線は、途中箕面市中止々呂美で箕面森町線と接続し、千里中央方面と乗継ができるようになります</p> <p>①の路線変更により、東能勢線による余野—希望ヶ丘間本数が増えることからの北大阪ネオポリス線余野—希望ヶ丘間の便数削減が行われます</p> <p>次に西地区です。西地区運行系統図(再編後)をご覧ください。</p> <p>現在西地区には東ときわ台と妙見口を結ぶ東ときわ台線と新光風台と光風台駅を結ぶ新光風台線がありますが、再編後はこの2路線が統合されます。合理化を目指した統合であるため、便数は減るものの、あらたに光風台地区に路線バスが運行され、西地区の各地区と主な公共施設や駅、商店といった施設への移動が確保されることとなります。</p> <p>また、この統合路線のうち、2本に1本は箕面森町地区センターに乗り入れるという計画になっており、乗継により、箕面森町線を活用した西地区の各地区から千里中央方面への移動が可能となります。</p> <p>なお、西地区路線については、統合路線の実現と便数確保のため阪急バスに補助金を交付する予定です。</p>

	<p>次にこの路線バス再編が社会実験に与える影響についてご説明します。「阪急バス路線再編と社会実験運行(東西バス)路線図」も併せてご覧ください。</p> <p>社会実験では当初、東西間移動の確保策として、東西バスを運行し、途中箕面森町に停車することで利用者利便の確保と収支の向上をめざすこととしていました。しかし西地区の路線再編及び東能勢線の箕面森町線接続が実現し、箕面森町を活用した利便性の向上が路線バスによって達成されることとなる一方で、東西バスと競合が生じ、地域全体として効率的な公共交通とならなくなります。また、競合により東西バスの箕面森町停車による乗客の確保が困難になり、先ほどご説明しました評価方法書に従って、運賃やダイヤ等の見直しを行っても、東西バスの収支の向上は困難となります。</p> <p>こうした影響から、現社会実験については、阪急バスの路線再編に併せてその計画を変更し、早期に効率的な地域の公共交通の実現を図る必要があります。</p> <p>そこで分科会において、社会実験運行の変更や社会実験のスケジュールの変更を検討し、後日会議に報告したいと考えております。</p> <p>また、今後社会実験を通じて、交通計画を策定し、町はそれをもとに交通施策を行うこととしております。よって阪急バス西地区路線への補助金投入についても、この交通計画にどのように組み込んでいくのか検討してまいりたいと考えております。</p>
会長	<p>ありがとうございました。ご説明いただいたように社会実験を行っていますが地域の公共交通である阪急バスさんの路線バスについて大きな変化がございました。この点につきましてご質疑等ございましたらお願いいたします。</p>
委員	<p>阪急バスの再編の時期についてはまだ予定の段階でしょうか。</p>
委員	<p>(阪急バス)この豊能町域にかかる路線については、東能勢線になりますと箕面市域や池田市域、またその他で能勢町や川西市など複数の行政地域にまたがりますので、今豊能町に協議するのと並行して各自自治体との協議を進めさせていただいております。できれば11月終わりか12月ぐらい、年内には実施していきたいと考えております。</p> <p>町へ提案した立場としてお話しさせていただきたいと思っております。この町内各路線の利用状況については町の方に報告しておりまして、少子高齢化に伴いまして各路線とも採算ラインを割っておる、赤字になっているところなんです。一方今年の6月末で豊能町巡回バスも廃止となりました。その時に付帯決議がありまして、西地区の空白地帯の解消ということが喫緊のテーマであるという話を、私どももお聞きしました。7月からも東西輸送を私どもで走らせていただいておりますが、やはり町内の主路線というのは私どもの路線バスがメインかと思っておりますので、町と協議をさせていただき、箕面森町への接続と西地区の交通空白地帯の解消というところを路線バスに折り込むとこういう形になったということでもあります。</p> <p>結果東西バスと路線が重複することになります。東西バスを運行している中でなぜこのようなことをするのかというお気持ちもあろうかと思っておりますが、本来バス事業者としてなすべき使命かなと思っております。また、資料にもありますが、町より補助金交付の予定ということですが、西地区の統合がかないましても採算以下となりますので、その赤字のいくばくかの補助をお願いしたいということです。またバスが箕面森町に入っていきますと、大阪府の流入規制の関係で排ガス規制にひっかかり、現有の車では対応できないということで新車を投入しなければならず、ただ1台</p>

	<p>2000 万～2500 万と費用がかかりますので、分割ということで、継続的にご支援いただけるならば頑張っていきたいと考えております。赤字補てんと車両補助ということで町にお願いしているというかたちでございます。</p>
会長	<p>今後詳細な便数は検討されるということで、まだ西地区の便数はわからないのでしょうか</p>
委員	<p>(阪急バス)ある程度の素案はかためており、町と協議をさせてもらっています。</p>
会長	<p>なかなか阪急バスさんの利用者の状況は苦しいということで、今後利用者の動向がどうなるかわかりにくいということもあると思いますが、少なくともこの再編によって効率化が実現されると考えてよろしいでしょうか</p>
委員	<p>(阪急バス)効率化と言いますか減便も含んだ計画ですので、利用される方にはご不便もおかけすることになります。</p> <p>大きな赤字が出ておりまして、団地路線でもここ 15 年ぐらいでお客様の数が半減しているという状況で、そのような路線を抱えておりますので、効率化も図っていますが赤字幅の圧縮というのがメインとなっている計画です。希望ヶ丘にあります豊能営業所は平成 11 年に、能勢営業所は平成 9 年に、子会社の阪急田園バスに委託しており、運転手や修理を行う技工は子会社の賃金でしておりますので、経費の大半を占める人件費を圧縮してここ 10～11 年頑張ってきたところですが、それ以上の赤字が少子高齢化等で拡大していますので、そのあたりの収支の改善を主眼に置いた計画になっております。</p>
会長	<p>今回の路線再編は阪急バスの営業路線ですので、その乗降データなどは阪急バスの営業情報となるので公開は難しいとは思いますが、社会実験を行っている、町民の移動の不便が出ていないかということを考えるのがこの地域公共交通会議の趣旨であるということを考えていただきまして、できるかぎり乗降がどうなったのかというデータなどを提供いただく便宜を図っていただけたらと思います。この点は私のほうからよろしくお願ひしたいと思ひます。</p>
委員	<p>(阪急バス)承知しました。ただ、関係市町にはデータなどをお出ししているところですが、委員や傍聴の方は一般の方ですので、資料の取り扱いについてはご注意くださいと思ひます。</p>
委員	<p>(総務部長)町にも阪急バス 5 路線についてのデータをいただいておりますので、機会がありましたら提供したいと思ひます。</p>
会長	<p>非常に大きな変更となりまして、地域の方の動きが変わってしまいます。報告 2 でありますように、本来、地域の方の移動の確保及び町としてのセーフティーネットはなにか、地域内と地域外への交通をどうするかということを整理していく時期にあたっていたかと思ひます。この大きな変更を踏まえて、地域内と地域外そしてセーフティーネットとして、豊能町で生活し続けることができるような交通とはどういうものかということも、もう一度考え直さなければいけないということがあります。</p> <p>そこで、先ほど事務局より説明がありましたように、分科会を開催しまして詳細に議論し、早々に地域公共交通会議に諮らせていただきたいと思ひます。また、補助金投入についても今後作成する交通計画との関係も検討したいと思ひます。分科会では社会実験の内容の変更、スケジュールの変更、補助金についての位置付けの検討ということになります。</p>

会長	今後検討していくということをお願いになりますがこの点につきまして皆様ご意見ございませんでしょうか。分科会で検討していくということによろしいでしょうか。
	【意見なし】
会長	ご意見ないようですので、慎重に分科会で検討しまして会議に諮らせていただきたいと思います。 それでは議事全体でご質問ございませんでしょうか。
委員	(タクシー協会)デマンドタクシーは京都タクシーさんがされている中で、京都タクシーさんが委員に入っておられません。我々協会の中で検討させていただいて、交替ということになるかもしれません。やはり入っていただいた方がわかりやすいと思いますので。次回から変わっていただくことがあり得るかもしれません。
会長	わかりました。よろしく願いいたします。 今後ともこの地域公共交通会議で豊能町の移動につきまして議論をしていただきたいと思います。 それでは最後に町より挨拶をいただきたいと思います。
乾総務 部長	皆様、今日は交通会議で慎重にご審議いただきましてありがとうございました。まず一番初めの町の有償運送の登録更新につきましては、更新により3年間、運行させていただきたいと思えます。それと阪急バス路線再編につきましては、豊能町の西地区のバスの走っていない地域に阪急バスの配慮によりまして運行していただく見込みとなり、そういう方向で協議を重ねているところでございます。色々な点については十分、分科会で検討させていただき、皆様におはかりしたいと思えます。今日はどうもありがとうございました。
事務局	皆様方の任期は9月30日までとなっておりますが、引き続きご就任をお願いしたいと思います。また、手続きにつきましては、また書類をお送りさせていただきますのでよろしくお願いいたします。
会長	それでは、豊能町地域公共交通会議をこれで閉会させていただきたいと思います。ありがとうございました。 《16:10 閉会》