

平成 23 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

日時 平成 23 年 3 月 4 日 午後 2 時より午後 3 時 40 分まで

場所 豊能町役場本庁 2F 大会議室

| | |
|-----------|--|
| <p>会長</p> | <p>【14：00 開会】</p> <p>定刻の 14：00 となりましたので、平成 23 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 13 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 8 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>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>本日は年度末のお忙しい中、また、急な開催要請にもかかわらず、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>また、今回新たに委嘱をお願いいたしました委員の皆様におかれましては、就任にご快諾いただきまして、厚く御礼申し上げます。</p> <p>さて、豊能町では現在 3 路線の巡回バスを運行しておりますが、利用者が少なく、また路線バスとの重複など効率的とはいえない状況です。また、本町では財政状況が悪化し、現在様々な財政再建策を実施しているところです。そこでこの巡回バスを見直し、社会実験運行を行うことで、町の身の丈に合った交通を検討してまいりたいと考えております。</p> <p>この社会実験運行とさらなる見直しの検討に際しましては、行政だけでなく、事業者や利用者などで構成される第三者機関でなければ、客観的かつ現実的なものとなりません。</p> <p>そこで、このような検討を地域公共交通会議において行っていただきたいと思い、開催を要請した次第です。</p> <p>本日の会議におきましては、社会実験による運行やその検証、検討体制についてご審議いた</p> |

| | |
|-----|--|
| | <p>できます。皆様におかれましては、社会実験運行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。簡単ではございますが、開会にあたってのご挨拶にかえさせていただきます。皆様どうかひとつ、よろしくお願い申し上げます。ありがとうございました。</p> |
| 事務局 | <p>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。</p> |
| 会長 | <p>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。</p> |
| 事務局 | <p>では、設置要綱の規定順に従いまして紹介を申し上げます。お手元の平成23年第1回豊能町地域公共交通会議出席者表及び裏面の平成23年第1回豊能町地域公共交通会議配席表をご覧ください。</p> <p>豊能町総務部長の 室木でございます</p> <p>豊能町生活福祉部長の 乾でございます</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>豊能町老人クラブ連合会会長の 南殿様</p> <p>豊能町自治会長会会長の 山崎様</p> <p>国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局運輸企画専門官の 大垣様 本日は井上委員の代理でご出席いただいております</p> <p>阪急バス株式会社労働組合 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 執行委員の 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 総務企画課 企画グループ長の 小山様</p> <p>豊能警察署 交通課長の 坂菰様 本日は石川委員の代理でご出席いただいております。</p> <p>以上本日出席いただいている委員の皆様でございます。なお社団法人大阪バス協会の藤原様 社団法人大阪タクシー協会の迫田様、外出支援利用者代表の林様が欠席されております。</p> |

| | |
|-----|---|
| | <p>続きまして事務局の出席者ですが</p> <p>副町長の前田でございます</p> <p>総務部次長の桑田でございます</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> |
| 会長 | <p>それでは、次第 3 に入りますが、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えます。職務代理者として豊能町総務部長の室木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> |
| 会長 | <p>続きまして、議事に入ります前に、本日の会議の進め方につきまして、私のほうからご説明させていただきます。会議はお手元の次第に沿って進めてまいります。まず、報告 1 及び 2 につきましては事務局からの報告の案件となります。議題 1 東地区における乗合交通の検討につきましては、事務局より案を提示していただきまして、その必要性や運賃等について協議いただきます。なおこの乗合交通の実施には、道路運送法上、この会議での合意が必要となっておりますので、よろしく願いいたします。最後に議題 2 として今後の会議等について事務局よりご説明していただきます。</p> |
| 会長 | <p>それでは議事を進めてまいります。報告 1 「地域公共交通会議開催要請の経緯と豊能町地域公共交通会議設置要綱の改正」につきまして、事務局より説明をお願いいたします。</p> |
| 事務局 | <p>それではお手元の「報告 1 地域公共交通会議要請の経緯」と「豊能町地域公共交通会議設置要綱（改正後）」をお開きください。</p> <p>豊能町では平成 8 年度より町内の公共施設を巡回するバスを運行しております。現在阪急バスに補助金を交付し、3 路線の運行を行っておりますが、本町の財政状況が悪化したことから、財政再建計画の一つとしてこの運行を見直すこととなりました。</p> <p>財政再建計画では、65 歳以上の方を対象とした無料乗車証の廃止と、老朽化したバスの買い替えを見送り、廃止も含め、全面見直しを行うこととしています。計画は平成 22 年度からの 5 カ年計画ですが、このうち無料乗車証の廃止につきましては平成 22 年 4 月に行いました。</p> <p>そして、この計画に基づく、バス運行の見直し案を策定し、パブリックコメントを行いました。この見直し案は平成 23 年 2 月にパブリックコメントによる意見を反映して、「豊能町地域公共交通社会実験計画」とし、実施に向けて手続きを進めているところです。</p> |

次のページをご覧ください。

この社会実験ではバスとデマンドタクシーの二つの交通モードを組み合わせて行うことを計画しております。

このうち、デマンドタクシー運行につきましては、道路運送法上地域公共交通会議での協議が必要、とされております。

社会実験運行は本年7月に開始したいと考えております。そして、その実績やアンケート等による検証を経てさらなる見直しを検討していく予定です。しかし豊能町においては、巡回バスだけでなく、民間公共交通も利用者の減により収支が改善しない等の問題が生じています。今後も高齢化や人口減少により町の公共交通を取り巻く環境の変化が考えられます。このような問題に取り組むためには、行政、交通事業者、利用者が一体となって民間の公共交通を活用した豊能町域全体の公共交通の連携を図っていく必要があります。そこで、地域公共交通会議において、社会実験の検証やさらなる見直しを行い、社会実験後のあり方を「地域公共交通計画」として取りまとめていただきたいと考えております。このように、社会実験計画の実施に地域公共交通会議の協議が不可欠であること、社会実験による検証とさらなる見直しの検討体制を構築する必要があることから、本日の会議の開催を要請することとなりました。次ページをお開きください。

このような協議を行っていただくためには、この会議の設置要綱を改正する必要があります。資料「豊能町地域公共交通会議設置要綱（改正後）」をあわせてご覧ください。

豊能町地域公共交通会議は平成20年9月に町運営の福祉有償運送「おでかけくん」の事業登録更新の際、道路運送法の改正により交通会議の協議が必要になったため、町が運営する有償運送の必要性及び料金を協議いただくために設置しました。

今回の要綱改正では、新たに社会実験運行の協議を行うため、「地域の実情に応じた乗合旅客運送の実施協議」を追加しております。

また、この協議に必要な委員として「道路管理者又はその指名する者、豊能警察署長又はその指名する者」を追加しております。

次に社会実験後の交通計画の策定に向けた検討体制にかかる条文（第5条）の追加です。

改正のポイント2をご覧ください

社会実験においては利用者数、収支率といった見直し基準を設定します。

また、社会実験運行の実績や民間路線の状況等の情報の収集、分析を行います。

そして、この社会実験運行の評価を行い、町の実情に応じた交通計画の策定に向けて、さらなる見直しを検討いたします。

そして社会実験後の計画について「地域公共交通計画」としてまとめてまいります。

| | |
|------|---|
| | <p>社会実験においては利用者数、収支率といった見直し基準を設定します。</p> <p>また、社会実験運行の実績や民間路線の状況等の情報の収集、分析を行います。</p> <p>そして、この社会実験運行の評価を行い、町の実情に応じた交通計画の策定に向けて、さらなら見直しを検討いたします。そして社会実験後の計画について「地域公共交通計画」としてとりまとめます。</p> <p>町では地域公共交通計画として次のようなものをイメージしております。</p> <p>この計画では、社会実験運行の評価、町の公共交通の現状と課題の整理を踏まえ、基本方針や区域、目標等を定め、町が行う事業等を記載します。</p> <p>計画期間を定め、定期的に見直すことで環境の変化に対応していきたいと考えております。</p> <p>次にこの交通計画の位置付けについてです。</p> <p>町では、その長期的な施策を定めるため、「総合計画」を策定しております。</p> <p>第4次計画では「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の推進」を行うこととしており、交通計画はこの方針を具体化する計画として位置付けます。</p> <p>そしてこの計画に基づいて、社会実験後の施策を実施してまいりたいと考えております。</p> <p>最後のページでございますが、このような交通計画の策定を行うためには、客観性、公共性の確保・関係者の連携・より専門的、現実的な協議体制が求められます。</p> <p>そこで行政、利用者、事業者、学識経験者で構成される地域公共交通会議での検討を要請いたしました。</p> <p>しかし実務的な検討を頻繁に行う必要があり、交通会議での検討は困難が予想されます。</p> <p>そこで、この改正では実務担当者で構成する分科会を設置し、分科会で協議した内容を交通会議に報告することができるように条文を追加しております。</p> <p>報告1の要綱改正等について説明は以上でございます。よろしくお願いいたします。</p> |
| 会長 | ありがとうございました。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。 |
| 会長 | よろしければ私の方から、この要綱の改正とは本質的に関わっていないと思うんですけども、無料乗車証の廃止をされたということですが、これについて実施から約1年たっていますがご意見等あがってないでしょうか。 |
| 事務局 | 先ほどの説明の中でパブリックコメントを経てこの計画を策定したと申し上げましたが、無料乗車証の廃止についての意見はあまりありませんでした。コメント自身はホームページ等で公開しております。 |
| 会長 | パブリックコメントでは主にどういうものがあつたのかというのを、この計画策定に際し、住民の方の意見として何か覚えておられるものがあればお願いします。 |
| 事務局 | 後ほどの報告でご説明させていただきます。 |
| 会長 | 他に設置要綱の改正等について、ご質問、ご意見はございませんか。 |
| 山崎委員 | この設置についてはいつごろ計画されたのでしょうか。 |

| | |
|------|--|
| 事務局 | 平成 22 年 11 月 22 日から 12 月 11 日までのパブリックコメントの実施し、その時点でこの計画については案として公表しています。運行は社会実験によるものであってその評価と見直しにおいては行政だけでなく、住民、学識経験者、交通事業者等による第三者機関「豊能町地域公共交通会議」で行います、と、その時点で公にしております。 |
| 山崎委員 | パブリックコメントの質問者にその時点で、お知らせされていたということでしょうか。 |
| 事務局 | 見直し案にそのことを載せており、公表しております。案の中で、会議での検討を行います、としております。 |
| 会長 | 他に何か、ご質問ございませんでしょうか。また何か気付かれましたら、後でご発言いただければと思います。 |
| 会長 | それでは次の議題に移ります。次第 5 報告 2 『豊能町地域公共交通社会実験計画』によるバス運行』について、事務局より説明願います。 |
| 事務局 | <p>それではお手元の報告 2 『豊能町地域公共交通社会実験計画』による東西間のバス運行について、をお開きください。 まず豊能町の地域の特徴ですが、豊能町はおおきくわけて東地区、西地区の二つの地域があります。東地区は主に農村地域が多く、人口は 5 5 6 1 人です。役場のあるこの余野地区が地域の中心となっています。また新興住宅地として希望ヶ丘というまちがあります。西地区は東地区よりも範囲は狭いのですが、主に新興住宅地となっており人口は 1 7 5 8 7 人となっております。主な行政施設や病院、商業施設は支所前に集積していますが、各地区にもスーパーや病院が点在しております。ご覧のようにこの二つの地区は山を挟んで離れており、一旦町域を出ないと東西間を移動することはできません。東西間の所要時間は、新しく開発された箕面森町を經由し、車でおよそ 2 0 分となっております。次に町内の民間公共交通です。西地区においては、地区内を能勢電鉄妙見線が走行しており、阪急宝塚線川西能勢口方面へ向かうことができます。朝夕を除き 1 0 分間隔で運行されています。川西能勢口までの所要時間はおよそ 2 5 分、梅田へは川西能勢口乗り換えで 5 1 分です。またこの能勢電鉄に接続するバスとして、妙見口駅から東ときわ台循環線が光風台駅から新光風台線が阪急バスにより運行されており、おおよそ 2 0 分間隔の運行となっています。またときわ台駅には京都タクシーときわ台営業所があり、町内各駅から利用することもできます。東地区においては阪急バスの東能勢線が池田方面に、北大阪ネオポリス線が希望ヶ丘を經由して千里中央方面に運行されています。朝夕を除き、約 6 0 分間隔で運行されています。余野から池田、千里中央までの所要時間は 5 0 分前後となっております。その他、乗継で茨木方面へ向かう路線等がありますが、こちらは平日 4 ～ 9 本程度と、運行本数が少なくなっております。又、町外となりますが、箕面森町の開発により、箕面森町から千里中央へ阪急バス箕面森町線が 2 0 分間隔で運行されており、箕面森町から千里中央までの所要時間は 2 0 分となっております。</p> <p>次に町が実施している交通です。次ページをお開きください。</p> <p>豊能町では巡回バスとして 3 路線運行しています。</p> <p>赤色の東西を結ぶ東西巡回バス、紫色の東地区を巡回する東地区巡回バス、緑色の西地区を</p> |

巡回する西地区巡回バスです。

料金は全線100円です。

また高齢者等の外出支援事業として福祉有償運送「おでかけくん」の運行を行っています。

次にこの巡回バスの概要に移ります。

巡回バスは平成8年にスポーツ施設「シートス」が西地区にオープンしたことに伴い、東地区の方の利便性を図るために運行を開始しました。

次に平成14年に東地区における老人福祉送迎バスを路線バス化し、東地区巡回バスの運行を開始しました。その後、西地区内においても巡回バスを運行するよう要望が高まり、平成17年より西地区巡回バスの運行を開始しました。

運行は阪急バスに補助金を交付して運行をしており、道路運送法上は路線バスと同じ扱いとなっています。

各路線の利用者平均は1日あたり、東地区巡回で14人、西地区巡回で119人、東西巡回で171人となっています。東西巡回の内東西間の移動者は平均15人です。

運行にかかる補助金額は3路線トータルで約5200万円で、利用者1人当たりの町負担額の平均は475円となっています。

次のページをご覧ください。次に今後の費用予測ですが、平成22年4月より無料乗車証の廃止により収入額は増えたものの、利用者が約30%減少し、期待通りの効果を得ることはできませんでした。

又、利用者は減少傾向にあり、今後も毎年約4700万円以上の費用が必要となる見込みです。収支比率は利用者の最も多い東西巡回バスでも16.86%と、大変低くなっています。

又、今後5年以内に、使用しているバスの内、2台を買い替える必要があり、費用は約3200万円を見込んでいます。

次に利用者の特徴です。平成21年度に実施いたしましたアンケートから、利用者の70%が60歳以上と、高齢者の利用が多くなっており、大半は買い物や通院のための利用となっています。利用区間は特に鉄道駅への利用が多く、東ときわ台、新光風台といった民間路線との重複利用も多くなっています。又、東西の巡回バスが箕面森町に停車した場合の利用について伺ったところ、半数以上の世帯が利用するという回答を得られました。以上豊能町の公共交通と巡回バスの状況についてご説明させていただきました。次にこの巡回バスの見直しに伴う社会実験計画によるバス運行についてご説明いたします。先ほどお話ししました通り、巡回バスは、収支率は最も利用者の多い東西巡回バスでも約17%と非常に低くなっています。又公共施設利用の利便性を図る目的で運行を開始したものの、鉄道駅への利用が多く、民間路線との重複利用が多いなど、地域全体の交通としても非効率なものとなっています。このため、町では事業としての効率の低さから、巡回バスは全廃することも検討いたしました。しかし、豊能町には東西を移動する公共交通がなく、東西の住民の交流と、それによるまちの活性化のためには何らかの交通手段が必要であると考えました。一方、多額の補助金を交付し続けることやバスの買い替えは財政負担が大きく、町の財政規模に見合った事業の検討をする必要があります。

そこで、東西の移動手段を確保するが、費用対効果を高め、財政負担を軽減する、そして、持続的な運行による移動困難者対策とまちの活性化を図るという目標を設定しました。

このような目標を達成するための手段として、二つのポイントをもとにバスの実験運行を計画しました。

1つめは、財政上の事情により1台のバスで運行する必要があることから、社会実験では路線を縮小し、1系統としたことです。路線は東西を最短で結ぶ路線とし、効率的な運行と経費節減を図ります。

そして、もうひとつが、1系統の運行は町内の様々な移動のニーズを満たすことが困難であること、利用者が減少傾向にある民間公共交通をなるべく利用する必要があることから他の交通と接続することで交通ネットワークを作るということです。

又、従来より要望のあった箕面森町停車を実現することで収支率の向上を図ります。

次にバス運行の詳細です。次の社会実験路線図をご覧ください。

このバス路線は東地区の阪急バス豊能営業所、余野、支所前、ときわ台駅を最短で結ぶものです。そして全便ときわ台駅で能勢電鉄と接続することで、西地区における移動を確保します。

バスと鉄道組み合わせて利用することでスポーツセンターシートス等の施設への移動手段を確保することができます。また、あらたに箕面森町にも停車します。箕面森町では阪急バス箕面森町線と接続し、千里中央方面への移動を確保します。これにより箕面森町地区の方がときわ台方面へ利用されることも考えられます。次をご覧ください。

ダイヤは平日8往復16便、土日祝は5往復10便を予定しています。

公共施設利用だけでなく、町内外の移動に幅広くご利用いただけるダイヤを設定する予定です。

運賃は短距離の区間においては各路線バスとの競合を避けるため、初乗り150円の距離別運賃としています。

ただし、東西間の移動において利用者負担が高額となることを避けるため、上限を200円としています。

社会実験運行計画策定の際に実施したパブリックコメントには、様々な意見が寄せられました。社会実験ではこれらの意見のうち次の2点を反映することとしました。

一つは、社会実験運行においては、ただ運行を実施するだけでなく、「利用促進策を検討し可能なものから実施すること」です。

又、パブリックコメントではこの社会実験運行の路線や運行方法などの意見も寄せられたのですが、これらの代替案等については「社会実験によるさらなる見直しにおいて、参考とすること」といたしました。

このバス運行については、運行に向けた諸手続きを経た後、本年7月に運行を開始いたします。そしてこの運行による実績等の検証やさらなる見直しの検討を行ったうえで、平成25年3月末に実験運行を終了する予定です。なお開始時期につきましては、諸手続きの状況により前後する場合があります。

報告2の『「豊能町地域公共交通社会実験計画」によるバス運行』についての説明は以上でございます。よろしくお願いたします。

| | |
|------|--|
| 会長 | ありがとうございました。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。 |
| 山崎委員 | 東西間のバス運行について、全て民間で運行するという検討はされましたか。 |
| 会長 | 東西間のバス運行について、阪急バスへの補助金を交付して運行するというこの確認でしょうか。 |
| 山崎委員 | いえ、そうではなく、阪急バスの自主運営として計画するという案は出したのでしょうか。 |
| 事務局 | そのような案も出たが、阪急バスには町内5路線運行してもらっていますが、各路線がすべて赤字という状況もあり、将来何らかの工夫によって東西線が黒字になるという見込みがあればそのようなことが通じたのかもしれませんが、現実には難しかったということです。それを踏まえての今回の案です。 |
| 西山委員 | 今事務局の方からご回答いただきましたように、町域複数の路線を運行させていただいておりますが、やはり少子高齢化ということ、人口減少という背景も受けまして、年々お客様が減り続けておりまして、赤字ベースとなっております。北大阪ネオポリスの団地の中に、豊能という営業所を構えておりますが、こちらの方も100%子会社の阪急田園バスに委託しており、人件費等のコスト削減を図りながら運行しております。ただ収支的にすべて赤字ということでございます。事務局よりお話がありましたが、阪急バスで頑張ってもらえないかというお話もいただいたのですが現行路線でも赤字基調、新東西線につきましても、今の実績から見ましても、お客様にたくさんご利用いただけないかなということですので、自主路線として運行するのは限度があり、無理だなということをお話をさせていただいております。 |
| 会長 | 今の運行情報を考えると、民間に単独で運行するのは無理なので、町が単独で、目的をもって運行するということです。 |
| 会長 | 他にご質問、ご意見はございませんか。 |
| 山崎委員 | 補助金を交付して運行となっておりますけれども、補助金という言葉がわかりにくいのでご説明をお願いします。 |
| 会長 | たとえばダイヤ変更など、町が関与されるか、そのようなことも含めてお願いします。 |
| 事務局 | ダイヤの変更などでは町の思いを反映してもらえます。事故の対応についても阪急バスとしてきっちりと対応していただけるということで、路線としての取り扱いにしております。 |
| 会長 | 路線などは町の意図が働く上での補助金だということですね。 |
| 事務局 | そのとおりです。 |
| 山崎委員 | 補助というのは何かに乗せしてするのでしょうか。 |
| 事務局 | 運行費用は確定しており、利用者の負担分を除いた分について町は補助しております。利用料は阪急バスにとどめておいていただいて、残りの、町が補填している部分が補助金ということです。 |

| | |
|------|--|
| 山崎委員 | <p>ということは4ページにあります町の1人当たりの負担額475円とありますが、町から負担しているのが475円ということですね。それが補助金という対象となっているということですね。</p> |
| 事務局 | <p>そういうことになります。</p> |
| 西山委員 | <p>今のお話に補足させていただきます。いま、町と話をさせていただいております補助金のイメージですが、資料の5ページにありますように、これだけの頻度で走り、運賃はこのようになっておりますが、このように走りますと年間インシャル、ランニング共にこのぐらいコストがかかりますと町に提示しています。この運行コストからお客様にお支払いいただく運賃を差し引きました、足らずといえますか、運行損失金を町から出していただいているというイメージでございます。先ほど委員の方からご説明のありましたが、私どもは8ページの上の方にあります運行の考え方やダイヤをご担当と協議させていただいており、当然東西間の輸送の本来の運行目的を重々、町より聞いております。ただ、どうしても私どもは労基法の基準とかいろいろと制約がありますので、そのあたり私どもバス会社としてのノウハウもご提供させていただいて、8ページの上にあるようなダイヤを事務局と詰めさせていただいているということです。</p> |
| 山崎委員 | <p>そうすると運賃200円となっておりますが町負担額の475円を住民の方が負担すれば、補助金は出さなくて良いということですね。ただそうすると逆効果で住民は乗ってくれない。だからこれは期待できない。そうならばその半分を、250円ぐらい出してもらえると町の負担が少なくなるから、今のバス運行の状況を続行するというのも可能かなと思うのですが、そのようなお考えはなかったのでしょうか。阪急バスも金額を上げれば続行できるよ、という案はなかったのでしょうか。</p> |
| 事務局 | <p>上限200円としましたが、完全距離別制運賃で負担していただいたとしてもおそらくこの路線は赤字であろうというふうに私どもの方では考えています。なので委員がおっしゃるようなことは不可能ではないかというように考えています。今の路線バスでも赤字になっています。阪急バスの基準に基づく運賃を利用者に負担してもらっても赤字になるのではないかと考えています。</p> |
| 山崎委員 | <p>阪急バスの見解は。</p> |
| 西山委員 | <p>現行の東、西、東西の輸送は主体が豊能町で阪急バスは運行委託を受けている身なので、阪急バスとしては委託された中身を粛々と運行するという立場にありますので、運賃をこのように変えたらよいのではというような提案は差し上げておりません。</p> <p>今回豊能町と色々とお話をさせていただいて、8ページにあるような運行ダイヤを検討させていただいておりますし、運賃も実験運賃ということで初乗り150円上限200円ということにしようかと思っています。ただご説明にありましたように箕面森町で千里中央方面へのバスへの接続ということで、今回他の路線との接続がポイントの一つとなっております。しかし、私どもの現行のネオポリスから千里中央へ行っているバスが680円でございます。今回東西線が200円と箕面森町から千里中央までが400円ということで、乗継というご不便はありますけれども、</p> |

| | |
|------|---|
| | <p>こちらの運賃は 600 円ということで、そこだけ見ましても 80 円の差がございます。</p> <p>冒頭に説明いたしました通り現行路線は赤字となっておりますが、これは、町にはお世話になっておりますし、町域全体の交通ネットワークの再整備ということで町のお気持ちを重々承知しておりますので、今回は実証実験運賃という形で取り組みを一緒にさせていただこうと思っておりますのでご理解をお願いしたいと思います。</p> |
| 会長 | <p>例えば箕面森町経由で 600 円で済むということで、交通計画では、そちらに人が流れたらどう考えるのかということも含めて平成 25 年の段階で考えなければならないということになると思います。</p> <p>町が運営するバスで町外に停留所を設置するというのは、かなり努力されていると思います。箕面森町線は 20 分に 1 本という頻度の高いところにつなぐ、幹線につなぐということで、国土交通省が出しておられる生活交通サバイバル戦略の中のフィーダー路線という部分に合致するという気はいたします。ですので、非常に面白い路線であると東西路線を見ております。</p> <p>今の計画の熟度ですが、ダイヤなどは組まれていると伺っていますが、バス停位置などはどのようにされるのでしょうか。</p> |
| 事務局 | <p>バス停位置は従前と変わっておりませんが、箕面森町は新たに停車いたします。</p> |
| 会長 | <p>地域の方からしますと、中止々呂美に止まれば病院に行けるなどの便もあると思います。たしかに余野に診療所はございますが、中止々呂美に降りられる方の需要が考えられます。図にあるバス停以外に、止々呂美側の停車も検討されますでしょうか。</p> |
| 室木委員 | <p>中止々呂美に停車しますとバスは折り返さないとならないので、直行としているという考え方でしょうか。</p> |
| 事務局 | <p>今回の新東西線はあくまでも東西間の豊能町内の移動を中心に考えており、その中の箕面森町に停車するという考えですので、今回の実験では中止々呂美等の停車は考えていない、ということです。</p> |
| 会長 | <p>せっかく病院の前を通るのであれば、新たにバス停を設けるということも考えて良いと思います。</p> |
| 西山委員 | <p>確かに室木委員のご発言のように物理的に中止々呂美に停車することはしづらいということもございます。それと阪急バスとしての立場での意見となりますが、ここには余野から池田へ向かう路線バスが走っており、そこと重複して、運賃も 200 円と安い運賃となるならば、一般のお客様が東西線に移ってしまう可能性もあるという見方もしておりますので、今回は見送りさせていただきたいと考えております。</p> |
| 会長 | <p>わかりました。つまりそこで路線バスとの棲み分けをしておいて、実験の間はこの計画で運行するということですね。</p> <p>後で出て来るやもしれませんが、ご報告いただいた内容を 7 月開始に向けて進んでいるという理解でよろしいでしょうか。これを平成 25 年 3 月に実験運行が終了するというのを考えますと、平成 24 年中に平成 23 年のデータなどを見ながら今後このバスをどうしようかということを考えていくというような実験ということでもよろしいですか。</p> |

| | |
|------|--|
| 事務局 | そのとおりです。 |
| 山崎委員 | 8ページの下のところにありますように、7月から運行し、検証をしていくということで、東地区の交通はこのあと議題となりますが、西地区については路線変更や若干の追加とか、そのようなお考えはありますか。 |
| 事務局 | ありません。今お示ししました計画による運行です。 |
| 山崎委員 | さらなる見直しはどのような領域を見直していくのでしょうか。 |
| 会長 | 交通計画の落とし所として、東西交通を残しておいて、西地区は必要だったのか、又は東西ありきで議論が進んでいくのか、大まかな今後の展望は。 |
| 事務局 | 従前より色々な意見がありまして、今回、一番最初に町長も申し上げましたが、この会議で、豊能町の本当の身の丈に合った、在来の路線を活かしたネットワークでもって公共交通の確保を図るといえるときに、第三者的な目で見ていただいて、ネットワークで対応するということがどういうことなのかということも含めて協議いただきたいと思い、この会議の開催を要請いたしました。 |
| 会長 | すべて分科会で検討していくということですか |
| 事務局 | はい、ゼロベースで検討することになるかと思います。 |
| 会長 | 箕面森町線は国土交通省のサバイバル戦略の中での幹線となるような見込みでしょうか |
| 西山委員 | 運行して日も浅いですし、箕面森町は計画的な入居も進んでいますが、大阪府から補助金をいただきながらの系統ですので、幹線の扱いにはならないかなと思います。 |
| 会長 | まさにこれが幹線となると、東西線がフィーダーとなり、そうすると補助金の議論も変わってくると思います。 |
| 会長 | それでは次第6に移ります。議題1「東地区の実情に合った乗合交通の検討」について、事務局より説明願います。 |
| 事務局 | 報告2では、東西間のバス運行を行い、他の交通と接続することで町内の移動を実現するという社会実験についてご説明いたしました。この議題1ではこの社会実験による運行によっても確保できない移動についてご説明し、そのあと、東地区における新たな乗合運行の必要性の検討についてご説明したいと存じます。東西のバス運行によって、西地区においては鉄道との組み合わせにより、東西間の移動を確保することができます。又、各地区の多くが駅から徒歩でむかうことができ、又、路線バスやタクシーを利用することで地域内の移動も確保されています。一方東地区においては、東西間バスを走行する地区以外は、路線バスがない地域や、路線バスがあっても運行頻度が少なく、東西のバスへの接続が困難となっています。点線で囲んだところがその地区となります。又、タクシーが常駐しておらず、地域も広いことからタクシー利用は高額となってしまいます。一方この地区における需要を東地区巡回バスの実績をもとに考えてみたいと思います。利用者数の状況をみると東地区巡回バスの利用者は非常に少ない状況です。またこの東地区巡回バスは老人福祉センター送迎を路線化したという経 |

緯もあり、老人福祉センター利用者が多く、また高山地区の児童の通学手段として利用されています。東地区巡回バス運休後は代替手段として老人福祉センター送迎の復活や、路線バスの活用、職員送迎等を行うこととしています。この代替手段により、東地区巡回バスの需要はさらに減少すると考えられます。このように、東地区においては、需要が少なくかつ在来公共交通の活用が困難な地域があるため、東西間のバスに接続する、あらたな公共交通の検討が必要となりました。そこで、このような課題に対処するため、町ではデマンドタクシーの運行を検討いたしました。デマンドタクシーは、予約があったときだけ運行し、予約のあった場所のみを運行する乗合タクシーです。利用方法は、先ずあらかじめ利用者登録を行っていただきます。そして利用する場合、予約センターに連絡し、便名と停留所を指定していただきます。そして指定した停留所で乗車します。予約状況に応じて最短ルートを走行します。そのため、到着時間はその時のルートにより変化します。

このように、デマンドタクシー需要が少なければ運行費用が少なく、運行費用を軽減できるという、メリットがあります。

また、タクシー会社の予約システムを活用すれば、新規投資が不要であり、サービスのノウハウを活用することができる、というメリットもあります。

つまりデマンドタクシーは需要の少ない東地域で東西間のバスへ接続するという目的を効率的に達成できると考えられます。

そして社会実験を行うにあたり、初期投資を低く抑えることができるため、財政負担の軽減という目的にもかなうと考えられます。そこで町では次のような事業概要案を策定いたしました。

事業方針は、・東地区において、東西間のバスを利用できるように、バスと接続する乗合交通のあり方を検証・東西間のバス運行にあわせて社会実験を行う

事業主体は・【実施】 豊能町・【運行】 タクシー会社等に委託
としています。

事業期間は、・東西間のバス運行の社会実験と同期間とします。平成23年7月までに運行を開始し、平成25年3月までの期間を予定しています。デマンドタクシーについても社会実験の検証及びさらなる見直しにより、その後の運行を検討します。

次に運行計画案です。次ページの路線図と併せてご覧ください。運行方針は、事前に登録した者より予約があったときにのみ運行し、予約のあった停留所と余野の間を最短で結ぶ。そして、全便東西間のバスに接続する、としています。運行の区域は東地区の内、東西間のバスを利用できない地域となります。余野での東西バス接続を目的とするため、【川尻・高山地区】及び【余野～牧、寺田、切畑、木代（福田）】の2路線を交互に運行します。また、各停留所と余野間のみ利用ができ、途中下車や区域間の利用はできません。このような制限から、路線バスとの競合をなるべく避けることができるのではと考えております。車両はセダン型タクシー車両で運行し、予約人数が乗車人数を超えた場合は増車で対応いたします。ダイヤは東西間のバスの余野での発着時刻にあわせ、平日で各3往復6便、休日で各2往復4便の運行を計画しております。

| | |
|------|---|
| | <p>次に、利用料金の検討です。利用料金は、まず、わかりやすくかつ利用しやすい料金であることが必要です。そして、地域の公共交通との競合を避けるため、他のバス路線とバランスのとれたものである必要があります。そこで、計画では区域内のバス料金が150円から230円となっていること、東西間のバス料金が上限200円であることを考慮し、200円均一で設定する案としています。本日の会議でこの議題について合意いただいた場合、町としましては計画を実行できる事業者を選定することとなりますが、その条件は次のようなものを想定しております。・安全確保方策、利用者利便の確保方策がとられている・地域内の地理、地勢、交通状況などを把握している・運行を確保できる十分な運行車両及び予備車両を保有している・予約のシステムが整っている・予約センターと車両との連絡体制が整っている これらの条件を満たす事業者を選定したいと考えております。以上で議題1「東地区の実情に合った乗合交通の検討」についての説明を終わらせていただきます。よろしくお願いいたします。</p> |
| 会長 | <p>はい、ありがとうございました。事務局の説明が終わりましたが、地域公共交通会議でこの運送の必要性和対価について議論しなければならにということで、前半の方で必要性についてご説明いただきまして、後半の方で対価についてご説明いただきました。その他の運行内容についてもご質疑いただきまして、最後に必要性和対価について合議をとらせていただこうと思っておりますので、まずは、今ご説明のあった「東地区の実情に合った乗合交通の検討」について質疑及びご意見いただきたいと思いますが。</p> <p>私から確認ですけれども、乗合交通はダイヤがあって、電話のあったところを対応するという形か、電話があって“何時に行きたい”というのを聞かれて、運行する時間を変えるのか。後者の形だと乗合という形が難しくなります。1人の方が予約をして余野まで行かれる、つまり、最初の方に“8時に行きます”と予約をしてしまうと、奥の谷の人が“8時半に出たい”といっても出ていけなくなってしまいます。乗合交通として、デマンドタクシーのどのような運行を目指しておられるのかというのを、説明願います。</p> |
| 事務局 | <p>説明でも若干触れておりますけれども、予約センターに連絡して便名と停留所を指定していただくということで、便のダイヤは設定しております。なので、任意の時刻ではありません。</p> |
| 会長 | <p>任意の時刻ではなくて、自分の近くの停留所から出る、“何時の便に乗りたい”と連絡するという形式の乗合タクシーということですね。</p> |
| 事務局 | <p>はい、そのとおりです。</p> |
| 山崎委員 | <p>デマンドタクシー料金で、例えば寺田から余野まで来ると200円、余野で東西間のバスに乗ると200円、乗り継いだ場合は2回料金を払わなければならないということでしょうか。それとも1回で済むのでしょうか</p> |
| 事務局 | <p>2回支払っていただきます。</p> |
| 山崎委員 | <p>片方払えば、そのまま行けるということではないということですね。</p> |

| | |
|------|---|
| 事務局 | そのとおりです。 |
| 乾委員 | 4ページの代替手段のところ、路線バスの活用や職員による送迎とありますが、これはどういう意味でしょうか。 |
| 事務局 | <p>未定の部分もありますけれども、永寿荘の送迎を職員で行う場合もあります。以前永寿荘の送迎に乗り遅れた場合、職員で対応したりというようなことがあったので、広い範囲の中で行うということで記載しております。</p> <p>代替手段のところですが、今まで東地区の巡回バスが老人福祉センターの永寿荘というところと、高山小学校というところの児童にご利用いただいています。この二つのご利用が東地区巡回バスがなくなるということで、例えば老人福祉センターの送迎であれば、職員による送迎バスの運行をしたりとか、高山小学校の生徒であれば、現在走っている路線バスに乗っていただくとか、そういった形を活用することで代替手段がとられていくと、そういう意味になります。</p> |
| 室木委員 | 老人福祉センター送迎ということですから、今も（西地区で）送迎を職員で行っているから、同じように行うということですね。 |
| 事務局 | そのとおりです。 |
| 会長 | 先ほど少しお話ができました、小学校の生徒の輸送も、十分このデマンドの乗合交通で対応できるということでしょうか。廃校になった高山小学校の規模がわからないのですが、デマンドタクシーに乗りきれないということが発生しないか、といったことは大丈夫でしょうか。 |
| 事務局 | 高山には路線バスが運行されており、第一義的にはその利用でいけるのではないかと。乗り遅れた子供の対応など、詳細については教育委員会とは詰めておりませんが、まずは路線バスがあるというように考えております。 |
| 山崎委員 | 7ページですが、デマンドタクシーの路線図に黄色と紫の2種類の路線がありますが。野間口がないように思いますが、たまたま外れているのか、今後も行わないのか、というところをお聞かせ下さい。 |
| 事務局 | 野間口は巡回バスも地区の中までは走っていませんでしたので、従前通りのサービスで行うということで考えました。 |
| 山崎委員 | 巡回バスは箕面森町経由の前までは峠を越えており、その時は利用させていただいておりましたが、走らなくなって非常に不便を感じているということをお聞きしたことがありまして、妙見荘のあたりまで上がってUターンして運行するという計画はございませんでしょうか。 |
| 事務局 | この計画では、ございません。ただゼロからの見直しということで、そういうことも含めまして、全面撤退もありうるわけですから、その中で検討してみたいと考えております。 |

| | |
|------|--|
| 会長 | 社会実験計画の中で東西バスの運行とデマンドタクシーの運行が並列しておりますので、乗合交通についても今後見直していくということによろしいでしょうか。利用者数を増やして、できる限り効率的なあり方というのをこれも同様に行い、バスの実験期間と同様に行うということですね。 |
| 事務局 | バスとデマンドタクシーはシンクロしており、平成25年3月までの期間を予定しております。 |
| 会長 | 乗合交通は23年7月からでしょうか。 |
| 事務局 | 平成23年7月までに運行を開始し、平成25年7月までの運行を予定しているということでございます。 |
| 会長 | それでは、まとめて東西バスと東地区の交通をあわせて検討していくということですね。 |
| 事務局 | そのとおりです。 |
| 幹委員 | ダイヤは東西間のバスは朝6時から20時、デマンドの方は朝8時から、ということになっていますが、同じ東地区でも東西のバスを朝6時から利用できる場所と、できないところが出てきますが。 |
| 事務局 | 考え方としまして、東地区は通勤、通学のことは考えずに、先ず地区に住んでおられる方が東西間に乗っていただくことはもちろんですが、余野には郵便局とか役場、スーパーがあり、そういう生活を支える部分で、今回考えてさせてもらったということでございます。確かに差はありますが、そういう考え方で計画をいたしました。 |
| 小山委員 | 1点だけ確認したいのですけれども、7ページの停留所というのは赤い枠で囲まれているところになるということによいのかということですが、新たに停留所というものを設置されるのか、既存のバス停等を利用されるのか。停留所の位置がわかりにくいのですが、赤で表記されたところだけが停留所になるのでしょうか。 |
| 事務局 | 従前から巡回バスがあり、従前からの場所に停車するということになります。 |
| 会長 | 従前には標柱が設置されているのでしょうか。 |
| 事務局 | 東地区巡回バスについては阪急バスの標柱を立てています。 |
| 会長 | 阪急バスの停留所と重複しない部分はないということでしょうか。 |
| 事務局 | 東地区巡回バスの運行休止で、その標柱は使わず、運休という形で考えております。今回のデマンドタクシーは登録制ということで、登録者の方にはどこを駐車場にする等の情報をお渡しする予定です。それで新たにデマンド用の標柱を立てるとか表記をするということは、今のところは考えていません。 |
| 会長 | 確認ですが利用者の方は登録制で利用いただくということですね。 |
| 事務局 | あらかじめ登録をしていただきます。 |

| | |
|------|--|
| 会長 | <p>いかがでしょうか、ご意見、ご質問がないようでしたら、合意について確認させていただき ます。これまでの議論のように、東地区の巡回バスがなくなり、東西交通のみになります。阪 急バスが走っているところもありますが、ない地区もあるということで、目的としては東西バ スに接続するという、東地区における乗合交通ということが必要かどうかということにつつま してこの場で合意をとりたいと思いますが、必要ということでご異議ございませんでしょうか。</p> <p>【異議なし】</p> <p>ありがとうございます。もうひとつ合意をとらせていただきたい案件がございます。8ペー ジを開いていただきまして、料金のほうです。料金につきましては200円。確認ですが子供さ んは小学生以下が100円でしょうか。</p> |
| 事務局 | <p>阪急バスに準じる形で、小学生まで100円となります。</p> |
| 会長 | <p>小学生未満はいかがでしょうか。就学前の方は、阪急バスは無料かと思いますが。</p> |
| 西山委員 | <p>幼児の方2人までが無料です。</p> |
| 事務局 | <p>私どもの方も阪急バスに準じたいと思います。</p> |
| 会長 | <p>小人半額につきましてはそういう意味で対価の方を設定したいと思いますが、これにつつま して、皆様この場で合意いただいたということによろしいでしょうか。</p> <p>【異議なし】</p> <p>はい、ありがとうございます。事業の必要性及び対価につきましてこの場で合意をいた きました。ありがとうございます。</p> |
| 会長 | <p>それでは次第の7番目、議題2になりますが「分科会の設置及び今後のスケジュール」につ いて、議論をさせていただきたいと思います。この点につきまし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。まず分科会設置規程の概略についてご説明いたします。 お手元の資料2「豊能町地域公共交通会議分科会設置規程（案）」をあわせてご覧ください。 この規程は報告1でお話しいたしました要綱で決めました、専門的な調査、検討を行うため に設置する分科会の詳細を定めるものです。 まず、組織ですが、第3条で、その内容に応じて委員長が指名する者で組織するとしており ます。分科会には会長を置き、互選により定めるとしております。 さて、社会実験にかかる分科会の設置についてですが、この分科会では次のことを検討して いただきたいと思いますと考えております。・社会実験運行の見直し基準の設定・地域公共交通計画策定方 法等の検討・実績値の検証・社会実験運行の評価・さらなる見直しの検討と交通計画案の策定、 でございます。</p> |

| | |
|------|--|
| | <p>次に、この分科会を組織するメンバーは委員長が指名することとなりますが、次の表がそのメンバー案となります。メンバー案につきましてはご覧のとおりとなりますが、この分科会では、見直し基準の策定や検証、さらなる見直しを具体的かつ現実的に検討し、交通計画案を作っていく必要があります。そこで町、バス会社、タクシー会社、自治会長会、運輸支局の代表と学識経験者、と、主に専門家を中心とした案となっております。なお、この分科会では町内の事業者による情報の提供や検討が必要であるため、タクシー会社につきましては、当会議の委員ではないのですが、豊能町に営業所のある京都タクシー株式会社様をメンバーとしています。</p> <p>次に今後のスケジュールについてご説明いたします。こちらはおおまかな概略案となりますが、分科会では、社会実験の開始までに見直し基準の設定を行います。その後地域公共交通計画策定方法等を検討し、10月以降、地域公共交通計画策定に向けた検討を行います。平成25年3月に社会実験を終了し、この計画に基づいた事業を実施してまいりたいと考えております。</p> <p>交通会議につきましては、本年9月に有償福祉運送「おでかけくん」の登録更新のための会議が必要となります。その他につきましては分科会の検討状況に応じ随時開催をお願いしたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。</p> <p>「分科会の設置及び今後のスケジュール」については以上でございます。よろしくお願いいたします。</p> |
| 会長 | はい、ありがとうございます。「分科会の設置及び今後のスケジュール」について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 |
| 会長 | 意見と申しますか、お願いに近いのですけれども、地域公共交通サバイバル戦略というのが、交通調査計画に費用がつくということになっておりますので、色々な形で取っていただいて、実態的に調査にかかる費用がございまして、町の負担を軽減するという事なども取り組んでいただけたらと思っておりますが、その点いかがでしょうか。 |
| 大垣委員 | また、お電話をいただいて、そのあたりの話を詰めていきたいと思っております。よろしくお願いいたします。 |
| 会長 | ぜひとっていただいて、会議の運営や調査にもお金がかかることですので少しでも軽減していただければと思います 他に何かご意見、ご質問ございませんでしょうか。 |
| 会長 | それでは、「豊能町地域公共交通会議分科会設置規程」を原案どおり制定し、分科会の委員をこのとおり指名することに異議ございませんか。 【異議なし】 ありがとうございます。 |
| 会長 | これで本日の次第の案件は終了いたしました。この中で使用しております資料として、「豊能町地域公共交通社会実験計画」については、よろしいでしょうか。 |
| 事務局 | 本日はその計画の内容を説明させていただきましたので、参考資料としてお持ち帰りいただきたいと思っております。 |

| | |
|------|--|
| 会長 | もう一点だけ。分科会の設置というのをご了解いただきましたが、分科会であっても会議であってもどちらでもいいと思いますが、まず一つは乗りやすい、せっかくやるのですから、お金を無駄にしないためにも乗りやすいものにしていくということと共に、地域住民の方に、さきほどちらっとありましたように、知らないとか、そういうことのないように情報の伝達や働きかけ、特に東地区の乗合交通につきましては、会員制でありしかもバス停標柱などを設置しないということになりますので、情報発信をきっちりしていかなければなかなか乗っていただけないことになるとと思いますので、現課の方は大変かと思いますが、周知徹底の方を7月に始められるということですので、新年度早々取り組んでいただけたらというふうに、私個人としては思います。 |
| 事務局 | 事務局といたしましても、今日の決定を受けまして、自治会の方、老人会の方等説明してまいりたいと思います。 |
| 会長 | よろしく願いいたします。できる限り皆さんに知っていただいて、2年間豊能町がお金を払われて運行される、せっかくのものをできる限り乗っていただくようにしていただけたらと思います。 |
| 会長 | 本日の議事はこれで終了いたしますが、何かその他ご意見ございますでしょうか。 |
| 山崎委員 | この会議にあたって町民の方から、これについての議案というか町長に対しての提言書をお渡しされた方がおられると思うのですが、機会がありましたら町長の方からご報告をお願いしたいと思います。よろしく願いします。 |
| 会長 | 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。 |
| 副町長 | 本日はお忙しい中、長時間わたりご審議いただきましてありがとうございます。本日、東地区のデマンドタクシーの運行と、利用料金、分科会の設置について合意いただきました。町といたしましては本日合意いただきましたことをもとに、今後7月の社会実験運行に向けまして、諸準備を進めてまいり、実験を行いたいと思います。また、分科会のメンバーの方々につきましては、今後社会実験運行の見直し基準であるとか、実験の結果の検証、さらには実験を踏まえたさらなる見直し後の地域公共交通計画の策定へと、色々と、それぞれの所管部局でご協力いただくこととなりますけれども、ぜひ豊能町の公共交通がよりよいものとなるようにご協力いただきますようお願い申しあげまして、簡単ですが挨拶とさせていただきます。本日はどうもありがとうございます。 |
| 会長 | ありがとうございます。 皆様長時間のご議論ありがとうございます。これにて平成23年第1回豊能町地域公共交通会議を閉めさせていただきます。ありがとうございます。お疲れさまでした。 【15:40 閉会】 |