

平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

平成 28 年 4 月 15 日

<p>会長</p>	<p>定刻の 14 時 30 分となりましたので、始めさせていただきたいと思います。                  それでは、平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議を開催いたします。                  本日は皆さまお忙しい中、お集まりいただきましてありがとうございます。私、会長を務めさせていただいております大阪大学の猪井です。どうかよろしくお願いいたします。                  本日は、17 名の委員の内ご出席は 16 名、もうひとかたもお越しになられるとは伺っておりますが、16 名となっております。                  従いまして、規則第 5 条第 2 項の規定によりまして、本日の会議は定数の過半数の出席による会議開催成立となることをご報告いたします。                  まずはじめに、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 7 名の方がおられるということです。同じく地域公共交通会議運営要領第 6 条の規定によりまして、会議は原則公開としています。この場の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まして、傍聴を認めたいと思いますが、ご異議ございませんでしょうか。                   (異議なし)                   それでは、傍聴を認めたいと思いますので、傍聴者の方にお入りいただきたいと思います。                   (傍聴者入室・着席)</p>
<p>会長</p>	<p>よろしいでしょうか。                  それでは、人事異動等により委員が交代されている方もございますので、委員の紹介、並びに出席者の紹介をさせていただきます。                  事務局よりお願いいたします。</p>
<p>事務局</p>	<p>それでは、規則の規定順にしたがいましてご紹介をさせていただきます。                  まず大阪大学大学院工学研究科 地球総合工学博士の猪井様でございます。                  次に町関係はのちほどということで、                  阪急バス株式会社 自動車事業部長の野津様でございます。                  日の丸ハイヤー株式会社 田中様でございます。                  社団法人大阪バス協会 常務理事の古角様でございます。                  社団法人大阪タクシー協会より京都タクシー株式会社 営業部次長 宗口様でございます。                  阪急バス株式会社労働組合 副執行委員長の越智様でございます。                  私鉄関西ハイタク労働組合連合会 執行委員 田中様でございます。                  続きまして、豊能町老人クラブ連合会 会長の石崎様でございます。                  続きまして、豊能町自治会長会より川尻自治会長の舛見様でございます。                  続きまして、豊能町介護者(家族)の会より曲尾様でございます。                  続きまして、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局 主席運輸企画専門官 湯川様でございます。                  続きまして、池田土木事務所 地域支援・企画課 企画グループ長 澤村様でございます。                  続きまして、豊能警察署 交通課長 阿部様でございます。                  続きまして、能勢電鉄株式会社 鉄道事業部長兼総務部長の森田様でございます。                  豊能町総務部長の内田様でございます。                  豊能町生活福祉部長の木田様でございます。                  豊能町建設環境部長の南様でございます。                  以上本日もご出席いただいております委員の皆様方でございます。よろしくお願いいたします。                   続きまして事務局の出席者でございますが、総務部秘書政策課 主査の中谷様でございます。同じく主任の江崎様でございます。                  申し遅れましたが私は総務部次長兼秘書政策課長の上浦様でございます。よろしくお願いいたします。</p>
<p>会長</p>	<p>ありがとうございます。                  進めてまいります。まず資料の確認をお願いいたします。</p>

平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

事務局	<p>本日お手元にお配りしております資料の確認をさせていただきます。</p> <p>まずは配席図がございまして、その次に配布資料一覧、その次に次第がございまして、その次に出席者名簿、資料 1…ホッチキス止めしたもの、その次に資料 2 がございまして、資料 3 が「豊能町地域公共交通基本構想」改定案というのがあります。その次に資料 3-1 に新旧対照表、資料 3-2、3-3 がございまして、以上でございまして、過不足ないでしょうか。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>それでは、確認いただきました資料の方から次第をご覧いただきまして、本日の会議を進めていきたいと思っております。</p> <p>こちらに書かれております様に本日の案件は 4 件ございまして、うち報告が 2 件、協議が 1 件、その他 1 件となっております。</p> <p>まず 1 件目が、阪急バス様の方が北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されます。それにつきましてご報告をいただきたいと思っております。</p> <p>次に、平成 26 年に作成いたしました「地域公共交通基本計画」に従いまして、計画策定からこれまで、いわゆる短期計画における施策を実施してきて、出てきております効果といたしまして、利用者数等についてご報告いただくということを経まして、3 つ目の協議といたしまして路線も変わってきたという状況もありますので、「公共交通基本構想」を少し改訂させていただきたいという協議をさせていただきたいと考えております。</p> <p>それでは議事の方を進めてさせていただきたいと思っております。</p> <p>まずは、先ほどお話しさせていただきました阪急バス様の方が、北大阪ネオポリス線の事業計画を変更されるということにつきまして事務局の方より報告をお願いします。</p>
事務局	<p>それでは、阪急バス様の「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」について、ご報告、ご説明をさせていただきます。</p> <p>本日お配りさせていただきました【資料 1】をご覧いただきますでしょうか。</p> <p>まず、1 ページ目でございます。運行計画の概要でございますが、現在運行中との変更点は 2 点でございます。</p> <p>一点目は、朝のラッシュ時の千里中央行きの一部の便が箕面グリーンロード経由になりますのと、夕方ラッシュ時はその逆で千里中央発希望ヶ丘行きの一部便が同じく箕面グリーンロード経由便になるというものでございます。</p> <p>二点目につきましては、トンネル経由便に変更しない既存のルートの方につきまして、基本的には彩都西駅経由とするものでございます。地図も資料 1 の中ほどに付けておりますので、併せてご覧いただければと思います。</p> <p>希望ヶ丘から千里中央へ向かうバスでご説明させていただきますと、現状は泉原を右折して箕面クリーンセンター前を経由し千里中央に向かっていたもの、これを泉原で右折せず直進し、馬場のバス停の先、新しくできました彩都へ抜ける道路へ右折させていただいて、大阪モノレールの彩都西駅を経由する経路に変更するものでございます。</p> <p>今回の変更に伴いまして、一日当たりの便数につきましては、バスの利用実態などを踏まえまして、次の 2 ページ目の運行回数比較表のとおり変更が行われるということでございます。</p> <p>まず朝夕のグリーンロード経由便についてでございますが、(1) の朝のラッシュ時につきましては、希望ヶ丘から千里中央に向けてのバスについて、箕面グリーンロード経由便を 4 便運行されます。それ以外の便につきましては、先ほど申しましたように彩都西駅経由の千里中央行きとなるものでございます。</p> <p>また、朝に千里中央から高山を経由して余野へ向かうバスについては廃止されるということでございます。</p> <p>次に (2) の昼間時間帯についてでございます。昼間時間帯は、両方向とも余野行の 1 便を除きまして彩都西駅経由便となるものでございます。</p> <p>(3) の夕方ラッシュ時以降でございますが、夕方は朝の逆でございまして、千里中央から希望ヶ丘へ向かうバスについて、箕面グリーンロード経由便を 5 便運行いたします。それ以外の便は彩都西駅経由の希望ヶ丘あるいは余野行きとなるものです。また、夕方、希望ヶ丘から高山経由で千里中央に向かうバスにつきましても朝同様、廃止されるということでございます。</p> <p>次に、箕面グリーンロードを経由した場合の所要時間とキロ程の比較ですが、1 ページ目の下の表をご覧ください。</p> <p>グリーンロード経由の所要時間としましては、希望ヶ丘 4 丁目から千里中央間で現行のマイナス 6 分、余野～千里中央間ではマイナス 20 分となるということです。</p>

	<p>また、彩都西駅経由の所要時間でございますが、まだ確定したものではありませんが、現行よりプラス 4 分から 6 分というところだということです。</p> <p>次に 2 ページをお願いいたします。</p> <p>運賃ですが、グリーンロード経由に変更されましても千里中央までの運賃は変更されないということでございます。これは、一部の便について経路が変更され距離が変わりましても、既存のいままでの系統路線と起点と終点、つまりは余野と千里中央と同じ場合は、同一運賃となるものだというところでございまして、この件につきましては、国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局とも事前協議が済んでいるということでございます。</p> <p>また、彩都西駅と希望ヶ丘間の運賃は現在申請中ではありますが、460 円になるということでございます。</p> <p>次に現行との運行回数比較でございますが、千里中央から希望ヶ丘への便は高山経由便のうちの 1 便も含め、現行一日当たり 28 便となっているものが 23 便に変更されるものでございます。また、その逆でございますが希望ヶ丘から千里中央に向かいます便につきましては、現行高山経由便 1 便を含めまして 28 便が 22 便となるということでございます。</p> <p>新設停留所ですが、彩都西駅経由便につきまして、彩都内に 4 箇所新設されるという予定でございます。</p> <p>今回の経路変更の実施日は、本年 5 月中の実施を予定されております。現在阪急バスの方で認可申請中でございます。また、関係する地域と最終の調整をしておられる時期でもございますので、本計画の変更にかかります本資料の取り扱いにつきましては、十分にご留意いただきますようお願いいたします。</p> <p>なお、「豊能町地域公共交通基本構想」の工程概要では、長期計画に位置付けをしていたものでございますが、前倒しをして実施をさせていただくものでございます。</p> <p>ご報告、ご説明は以上でございます。</p> <p>よろしくをお願いいたします。</p>
会長	<p>ありがとうございます。</p> <p>質疑に入ります前に、運輸支局の湯川委員にお伺いしたいのですが、公共交通会議の方で、例えば路線変更とか運賃とかが協議できるということになっておりますが、今回の案件はあくまでこれまで行われていた申請の形で行われていて、この公共交通会議で合議が必要とする形でなく既存の形で協議されているということですね。</p>
湯川委員	<p>そういうことです。</p>
会長	<p>これまで通りで申請できるというのはわかるのですが、個人的には公共交通会議が立ち上がっているのであれば、国土交通省の方もできる限り公共交通会議で同意を取って欲しいという指導をしているとも聞いていますので、そういう意味でも会議体を立ち上げるという面倒くささはありながらも、路線認可の登録の時間が短くなるという様な幾つかのメリットがありますので、報告案件としてよりは協議案件として上げて欲しいと、私自身は思っております。</p> <p>この点について運輸支局さんに認識が間違っていないかお伺いしたいのですが。</p>
湯川委員	<p>今回の件については、市町村が 2 以上またがっていますので、要は豊能町のみで完結するのであれば協議会を経てすれば良いのかなと考えますが、市町村がまたがっている中では、やはり阪急バス様の独自申請になるのかなと思います。</p>
会長	<p>「複数市町村またがっているということから、この公共交通会議にかけないということになっている」という整理です。ということで、今回はご報告ですので、皆さんからご意見を受けても、残念ながら、この地域公共交通会議として強制力はないということで…。意見を上げる前から、こんなことを申しあげますと、非常に後ろ向きになってしまうのですが…何かご意見・ご質問はございませんでしょうか。</p> <p>と申しますのは、そもそも私、「この申請どうやねん？」と思っております。</p> <p>トンネルを経由するのは非常に良いこと、便利なことだと思っております。運輸支局さんとバスさんの間で根拠資料を作っておられると思うのですが、運行距離が短くなったのであれば、本来総括原価で運賃を決めている考え方からすると、距離が短くなれば運賃が安くなると私は思うのですが、そこを考慮されているはずなのですが、運賃に変更がないと…いうところは、私は若干疑問なのです。当然、有料道路を通っているというところとかですね、そういうところを積み上げて行っておられるとは思いますが。</p> <p>運輸局さんとしては、基本は消費者保護、市民の権利保護という観点から審査されていると思</p>

	<p>ますので、町民さんの権利を守りながら、その中で阪急さんの申請を、運輸局で解釈され「運賃を変更しないということで認めざるを得なかった」とは思うのですが、私自身は一階級下の料金に落ちるはずやのになあと思うところはあります。たぶん 40 円くらいの差ではあると思いますが、違和感を感じます。お答えは求めませんが、私自身が思っている疑問です。</p> <p>報告という性質ですので、こういったとことも私の「つぶやき」で終わってしまうのが極めて残念です。というのを最初に私がお話ししておきたかったことです。</p>
石崎委員	<p>おっしゃるとおり、私も気持ち悪いですわ。</p> <p>申請中として（資料に）運賃が出ていますやん。これが高いか安いかわからんし、国交省さんとバス会社が運賃を決めるときに、豊能町は「もっと頑張って安くしてや」、とかそんな働きはできないの。</p>
会長	<p>基本は、運輸局さんは市民保護、消費者保護という立場ですし、これ（運賃）の計算自体は総括原価と申しまして、バスを運行するのにどれくらい（経費が）かかるかを、阪急バスさんが走行に係るいろんな費用を積み上げて、それを基に算出した数字に走行距離とかを掛けていますので必要な費用から算出している…大まかに言いますと。あとそれにそれぞれの路線事情というものを加えられて計算されているというところです。</p>
野津委員	<p>阪急バスです。2 ページの運賃のところにあります申請中とあります彩都西駅までの運賃なのですが、これにつきましては国土交通省の方から認可をいただいております賃率というものがございまして、これにもとづいて計算したものであります。</p> <p>特別高く設定しているとか安く設定しているとかいうものではありません。ですので、認可運賃通りということで申請させていただいております。</p> <p>先生がおっしゃる千里中央までの距離が短くなっている云々というお話なのですが、現在あります余野から 740 円、希望ヶ丘から 700 円という運賃があるのですが、先生がおっしゃったようにこのグリーンロード経由便については有料道路を通りますので、ここは実際にいただいている基準表よりも割り増しがかかるのです。割り増しを掛けた運賃が上限の運賃となるのですが、この上限の運賃と、現状の運賃と照らし合わせると、いまの運賃の方が安いので、そちらに合わせさせていただいたということです。</p>
会長	<p>基本は上限運賃制度というのがありまして、その上限運賃の中で設定していて、元々の運賃の方が安いということで、そちらで設定しているという説明です。</p>
舩見委員	<p>トンネル経由便ができるというのは住民にとって時間的に非常にメリットがあると思うのですが、この比較表を見させてもらいますと、トンネル経由便が、千里中央から希望ヶ丘行きにつきましては 5 時以降の 5 便、希望ヶ丘から千里中央行きについては朝の 10 時までの 4 便、昼間の時間帯ないしは通勤通学に関係ない時間帯は全くないですが、これはどういう意味合いなのですか。</p> <p>もう少し彩都経由便を、トンネル便に回すということは不可能なのですか。</p>
事務局	<p>事務局の方から説明させていただきます。</p> <p>いま、国土交通省の方からお話がありましたように、豊能町内だけで完結する便でありましたら、経路の変更というのはできるのですが、この便につきましては茨木市、箕面市にも入っております、全部をトンネ便にしますと、そちらの方々の交通の手段がなくなるということになります。</p> <p>今回の件も茨木市と箕面市との調整も難航しまして、事務局としましてもこれが最終形とは思っておりませんので、とりあえずは朝そして夕方のラッシュ時にトンネル経由便の実現をということで進めてまいりました。</p> <p>今後も引き続きお話をさせていただきながら調整させていただきたいと思っております。箕面市にもたくさん乗られる方がおられますので、とりあえずはこういう形で調整させていただきいた言うこととさせていただきます。</p>
舩見委員	<p>わかりました。できれば将来にわたってその辺のところも検討いただけたらなと思っております。</p>
曲尾委員	<p>彩都から千里中央までになりますと、かなり時間がかかるということで解釈していいですか。</p>
事務局	<p>事務局からご説明させていただきます。</p> <p>彩都経由になりまして約 4 分から 6 分、確かに時刻表的には伸びるのですが、それまでのクリーンセンターを通過しての山道を越えていくという身体的な疲労感も含めて、またモノレールと言えども鉄軌道にバスがつながるといったメリットを含めまして、時間的には増えますが、こちらの方が有益でないかと思っております。</p>
曲尾委員	<p>私の経験上、モノレールの運賃も高いし、本数も少ないし、モノレールの便利性を感じないように思うのですが。</p>

<p>会長</p>	<p>それ（モノレール）で通勤している私の意見から、昼間は 20 分に一本で少々不便ですが、朝夕のラッシュ時は 10 分に一本になっていますし、千里中央まで直通するような便も走っていますので、朝夕は使いやすくなっています。</p> <p>私が最初にいらぬことを申し上げましたが、こうやって変わることで、阪急バスさんも非常に努力されたと思いますし、豊能町としてもプラスだと思います。</p> <p>できれば利用者がどう変わったのか、阪急バスさんに調査していただいて、できる範囲で私どもにも教えていただき、トンネル経由化することで朝夕が（利用者が）かなり増えたということであれば、便を増やすと言う議論もできますので、ぜひその点をご検討いただきますようお願いいたします。</p>
<p>曲尾委員</p>	<p>平日は結構なのですが、最近は休日に Q's モールにも行く人が結構ありますので、昼間にトンネル経由便を作れないかなと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>おっしゃる通りもう少し（便が）あった方がいいなとは思いますが、もちろん Q's モールには行くことは行くのですがトンネル経由ではない、トンネル経由便なら 20 分短縮できるというように、かなり負担が減りますので。</p> <p>実は私、今日もこのルートでここに来ています。中止々呂美で乗り換えしているのですけれども、冬場とかは寒いです。それを（乗り継ぎで）待たなくていいというのは豊能町民さんにとって、特に東地区の町民さんにとってメリットだと思います。</p> <p>ですので、ケチをつけようと言うのではなくて、前向きに評価をしながら、評価をする中で住民さんがこうあったらいいだろうなあと思うところをあえてお話しさせていただいたところがあります。</p> <p>先ほど申し上げた通り、できればこの点（利用者がどう変わったのか）、継続的に見ていきたいと思っておりますので、強制力は無いですが阪急さん、できればどうだったかということをお話ししていただければと思っております。</p> <p>それでは、次の議題の方へ移らせていただきたいと思います。</p>
<p>会長</p>	<p>【2】同じく報告といたしておりますが、「豊能町地域公共交通基本構想」短期計画にかかる施策の実施状況につきまして、事務局よりご報告いただきたいと思います。</p>
<p>事務局</p>	<p>それでは【2】の報告、「豊能町地域公共交通基本構想」短期計画にかかる施策の実施状況についてご報告させていただきます。</p> <p>平成 26 年 4 月に策定させていただきました「豊能町地域公共交通基本構想」における計画につきましては、短・中・長期に分けて施策を実施することとしておりました。</p> <p>短期計画につきましては、「東西移動等の代替手段の実施」、「東地区デマンドタクシーの改善」、「とぎ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」を掲げておりました。</p> <p>ここでは、短期施策の評価を中期施策へ反映するべく、平成 26 年度に実施した「東西バス」と平成 27 年度の「リレー便」の実施状況、並びに平成 26 年度と 27 年度の東地区デマンドタクシーの実施状況について、まずご報告させていただきます。</p> <p>【資料 2】の 1 枚目をご覧ください。</p> <p>「東西バス」と「リレー便」の利用実績でございます。</p> <p>月別はご覧いただくことといたしまして、年間の利用者数は平成 26 年度実施の「東西バス」が合計で延べ 13,624 人に対しまして、平成 27 年度実施の「リレー便」が 15,690 人と 2,066 人の増、率にいたしまして 15.2%のアップとなっております。</p> <p>右側には、収益を掲載しております。</p> <p>次に 2 枚目の資料をお願いします。こちらは東地区におけるデマンドタクシーの実績を掲載してございます。</p> <p>利用者数につきましては、平成 26 年度の年間 29 人に対しまして、平成 27 年度は延べ 191 人と大幅増となりました。この大幅増となりました主な要因につきましては、平成 26 年度は東西を結ぶバスに接続するダイヤとして各路線片道 3 便、往復 6 便としていたものでございますが、平成 27 年度は基本的には「毎時〇〇分発」といったわかりやすいものとし、各路線片道 10 便、往復 20 便に増便をさせていただきました。加えまして、基幹系のバスに接続をさせていただいておりますが、いまは余野での阪急バス東能勢線との接続を考慮したダイヤとさせていただいておりますので、町外への広域路線の支線として利用可能としたことが、大きな増員となった大きな要因と考えられます。</p> <p>収支につきましては、その逆でございます。平成 27 年度の方が収支率が悪くなってございますが、これにつきましては乗車運賃一律 200 円としておりますので、乗られる方が多くなれば、収支率が悪くなるということになっております。</p>

	<p>次に「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」についてでございます。申し訳ございません。資料の方は、用意しておりませんので、よろしくお願ひいたします。</p> <p>結論から申し上げますと現時点で、ときわ台駅周辺の整備には着手できていない状況となっておりますので、これまでの経緯についてご報告をさせていただきます。</p> <p>「豊能町地域公共交通基本構想」を策定前後から、鉄道事業者である能勢電鉄さんなどと協議をさせていただきながら、ときわ台駅周辺の整備方針、その関係の各種調査を行いつつ、平成 27 年 3 月には町単費で整備計画をまとめてまいりまして、その上で平成 27 年度に国庫補助を受け実施計画を作成する予定でございましたが、国も含めた関係機関との調整がつかず、引き続き能勢電鉄さんなどと現在継続して協議を進めているところでございます。</p> <p>以上、簡単ではございますが短期計画における施策の実施状況の報告とさせていただきます。</p> <p>報告は以上でございますが、豊能町議会より東西地区の連絡便などについて、ご意見をいただいておりますので、それについても忌憚のないご意見をいただきたいと思っております。</p> <p>一つは、乗り継ぎ回数を減らせないかというご意見でございます。具体的に申し上げますと、「リレー便」を「東西バスに戻せないか」ということやデマンドタクシーの発着点を止々呂美に設置できないかということでもあります。つまり、「東西バスに戻せないか」というご意見、例えば、西地区から希望ヶ丘へ移動する場合を想定しますと、リレー便に乗りまして、中止々呂美で東能勢線に乗り換える必要がございます。「東西バス」に戻しますと便数は別にいたしまして、乗り換えなしで済むというご意見。また、「デマンドタクシー」の止々呂美発着のご意見、これにつきましては例えば、西地区から寺田という地域へ移動する場合、リレー便に乗り、止々呂美で東能勢線に乗り換え、その後余野でデマンドタクシーに乗り換える、という様に 2 回乗り換えなければなりません、止々呂美にデマンドタクシーの発着点を置けば、乗り換えは 1 回で済むのではないかというご意見です。</p> <p>もう一つは、デマンドタクシーの予約時間を、現在は 60 分前までということでございますが、30 分前にできないかというご意見でございます。</p> <p>このあたりにつきましても、これまで実施してきました実施状況などを踏まえまして委員の方々の忌憚のないご意見等をいただければと思っております。よろしくお願ひいたします。</p>
事務局	<p>ありがとうございます。</p> <p>事務局の方から、【報告 2】につきまして、ご報告いただきました。</p> <p>まずこの資料につきましてご意見をもらいまして、議会の方の話の所につきまして後ほどご意見をいただくことにします。</p> <p>この資料につきまして何かご質問ご意見ございますでしょうか。</p>
曲尾	<p>ときわ台駅のことについてですが、実行性があるのかないのか。いつも同じ答えばかりで、議題にはあるのですが基本的にやる気があるのかどうか、こういう質問は失礼かもしれませんが、実際にできるのでしょうか。</p>
内田委員	<p>総務部内田でございます。能勢電様がおられる前で私が言うのもなんなんですが、我々が窓口になってこれまでの能勢電さんと協議してまいりました。確かに 1 年半前にときわ台のバリアフリーはもうやめたらいいのではないかというご意見を頂戴したのを覚えております。</p> <p>資料 3 でもご説明しますが、この豊能町地域公共交通基本構想においては、箕面森町線を今は箕面森町止まりですが、それをときわ台駅まで伸ばしていただきましょうということを計画にあげております。その中でときわ台駅のバリアフリー化と併せてときわ台駅前のターミナル化を打ち出してございまして、そういうものをセットでこの基本構想では考えておるものです。</p> <p>実効性はあるか、やる気はあるのかと言うようなご質問でございますが、それはあらゆる方法、財源のこともありますので財源を見つけてなんとか実現したいなど動いてまいりました。</p> <p>先ほど事務局からも説明があった通り、27 年度に実施設計をしようと思っておりましたが、そのために 26 年度中に基本的な青写真を描いてみようということで能勢電さんのご意見も頂戴してコンサルに発注して予算もつけてやったのですが、その結果、国の交付金を使うため 立地適正化計画というものを立てなければならないのですが、今回の計画はその計画にときわ台駅が適さないということになりまして、その国の交付金を申請することを断念しました。その他の交付金を充てていまいやろうということで計画を練り直しているところでございます。</p> <p>まだ今のところ、具体的な話まで至っておりません。</p> <p>また先ほど申しました箕面森町線のバスを延伸することを一括りに考えておりますので、それらを一緒に解決できたらなという思いでやっております。</p>

<p>曲尾委員</p>	<p>私の考え方としましては、マスタープランを作って長期計画で取り組むのか、それよりまずはここまで、その次はここまでと言うように段階的に取り組み最終的にマスタープランにもっていくのか、方法論があると思うんですが。</p> <p>私が 1 年半前にお話しさせていただいたのは、プラットホームと道路との高低差が 7 メートルあるのですかね。リフトを作って、そのリフトの管理を京タクさんに委託して、駅そのものをいじらなくても、短期的な解決はできるのじゃないか。そんな考え方もあるのではないかと。</p> <p>その場はそれで終わってるんですが、そういう感じで段階的にマスタープランにもっていくのか、それとも最初から立派なものを作るんだ、という考え方で行くのか。</p> <p>それともう一つ時代が変わってるんですね。ときわ台駅は、昔は豊能町の玄関口だったのですが、今はどちらかと言うと光風台駅が交通機関が集中してますね。そうすると今度は光風台駅とときわ台駅をどう接続していくか。ときわ台の乗客の少ないところを起点にするよりは新光風台や東ときわ台からの乗降客も多い光風台駅が玄関口になっているのではないかというのが私の考えなんです。</p>
<p>内田委員</p>	<p>いま二点、ときわ台駅のバリアフリーのやり方と光風台駅とときわ台駅の役割分担のことをおっしゃったと思うのですが、まずはときわ台駅のバリアフリーのやり方ですが、これも能勢電さんと協議をする中で立派なものをやろうと、例えば小さな駅ビルみたいなものを建て替えてと言う様なことも検討しましたし、いまの駅舎のままでということも検討しましたし、小さなテナントを入れるという様な形でということも検討しましたし、スロープでという様なことも、あらゆる方法を考えられることは全部検討しました。いまおっしゃられたリフトでということも検討にあげました。</p> <p>その中で、事業者ヒアリングをしましたが、あそこ（ときわ台駅前）で、いま商売の面積を増やすという様なことをしてもニーズはないだろうという結論が出たのがひとつ。それならば、いまの駅舎のまま何とかバリアフリーをするのが一番現実的だろうということ考えたものです。</p> <p>スロープも考えたのですがスロープにするとあまりにも距離が長すぎまして逆に利用しにくいのではないかとということで、いまの駅舎のような形で、エレベーターで、ということをいまは能勢電さんと話し合いをしてきているところです。</p> <p>それと、ときわ台と光風台のバスのあり方ですけど、この公共交通基本構想では幹線のバスとフィーダー(支線)のバスと考えておまして、幹線のバスはときわ台と千里中央を結んでいるバス、支線のバスを光風台発着で西地区を循環すると、そういう形で役割分担をしようというのがこの基本構想に書き込まれている内容であります。</p>
<p>会長</p>	<p>資料 2 の表を見ていただいて、リレー便が始まって約 1 年、東西バスは見ていただくと 4 月 5 月が多くて 1 月 2 月が少ない。大体こういうような外出傾向が他にも見られます。</p> <p>一方リレー便の方は、4 月 5 月の方が 1 月 2 月より少ないという様なことになっていまして、これは、要は動き始めてしばらく経たないと利用者が定着しないということもあります。今年の 4 月 5 月のデータになりますと、この辺がもうちょっと持ち直すんじゃないか、という気でも見えています。私どもバスを研究している者から言いますと、「3 年ぐらい待たないと需要という様なものは出切らないよ」と言っていることから考えても、現場としてはまだまだ（町民に）知ってもらって待つというところかなあという気がしております。</p>
<p>曲尾委員</p>	<p>参考にお伺いしたいのですが、資本投資とその効果、例えばリレー便であれば約 2,000 万円、何人の乗ったかでそれを割っていただければ、1 人 1 回あたりの単価が出ると思うんですが。</p>
<p>会長</p>	<p>1,000 円位ですね。</p> <p>その辺も含めて、なかなか運輸事業が実現させるのが難しい所かと思えます。</p> <p>他何かご意見ご質問はありませんでしょうか。</p> <p>よろしければ京タクさんに東地区のデマンドタクシーの現状ですね、イメージとかで結構ですのでお話しいただければと思うのですが。</p>
<p>宗口委員</p>	<p>いま事務局の方からご説明あったように、今回毎時 1 時間に 1 本と言うようなダイヤ組をしたということで、利用しやすい時間帯をチョイスできるようになった部分で大幅増につながったという風には考えております。</p> <p>しかしながら、この数字の裏側というものがあまして、実際のところは数名のヘビーユーザーの方が複数回ご利用いただいたということで、延べ人数で 191 人だったということですので、数名のヘビーユーザーの方のご利用の積み上げだということで我々は捉えております。</p>

会長	<p>そういう面もありながらも、26 年からの数字からは大幅に増えておりますので、ヘビーユーザー数の方が評価していただけるサービスになったことかと思えます。</p> <p>あと他に何かご意見ご質問はございませんでしょうか。</p> <p>それでは後半の議会の方で話があったという東西の乗り継ぎを減らしたらいいんじゃないかというところであったり、デマンドの発着を中止々呂美にした方が良いのではないか、デマンドの予約を 1 時間前から 30 分前にされたら良いのではないか、その辺について皆さん何かご意見ございますでしょうか。</p> <p>京タクさんにはこの後の方、予約についての技術的な観点をお伺いしたいと思えます。何かございませんでしょうか。</p> <p>まず乗り継ぎの減少というところにつきまして、私の私見を申し上げさせていただきますと、「利用者数自体についてはまだ伸びるだろうな」というところが見えているところですので、「これをもってどうのこうのと言うのはまだ早いかなあ」という所と、阪急バスさんが大きく運行を変えられるということもありまして様子見と申しますか、もう少しリレー便の定着を計った中で見て行った方がいんじゃないかなと思っております。</p> <p>京タクさんにお伺いしたいのですが、技術的なお話でも、感覚的なお話でもよいのですが、中止々呂美発着にすることへの可否とデマンドの予約を 1 時間前から 30 分前にするというのはどうなのでしょうか。</p>
宗口委員	<p>中止々呂美の分に関しましては、やってもいいのではないかなと思っております。</p> <p>しかしながら路線バスとの競合の問題があるのと、30 分前というのも問題がありまして、営業所がときわ台駅前にあります。そこから余野とか寺田とかに迎えに行くと申しますと、予約を受けて直ちに現場へ走らないといけないということになります。やはり一番最初の話で、デマンドタクシーは、空いているタクシーを利用するという観点がございますので、30 分と言われるとコミットできるかどうかということ心配であります。</p>
会長	<p>走行距離としては 30 分でいけるところではあるけれども、必ずしも（タクシーが）休んでいるということではなくて、そここのところを考えると 1 時間前には予約をして欲しいということですね。</p>
宗口委員	<p>そうですね。1 時間前が安全ですね。</p>
会長	<p>確かに予約時間を少しでも短くできればということはわかるのですが、30 分前にしてギリギリに予約されても「行けない」という状況も困るので、実現可能なところで 1 時間前にされているということですね。</p> <p>あとデマンド発着を中止々呂美にするというのも、それは確かに一つの方法かなというところでおっしゃってもらったところですけども、競合とかの問題があるのかなあということですね。</p> <p>あと何かご意見ご質問ございませんでしょうか。</p>
曲尾委員	<p>例えば 45 分とか 40 分なら大丈夫ですか。</p>
宗口委員	<p>デマンドタクシーといわゆる一般のタクシーの住み分けというのが、そうなるのできるのかなと思えます。</p> <p>やはりご予約をいただくというデメリットはあるのですけれども、タクシーは予約関係なく「いまから来てくれ」と言われると行けるという反面、予約の時間をあいまいにしてしまう、あるいは行ける時間だったら行きましょうという形にしてしまうと、タクシーって何なの？ということにもなりますし、その辺ちょっと難しいところかなと思えます。</p>
野津委員	<p>中止々呂美までというお話の中で、平成 27 年度で利用された方は 191 人ということなのですが、どこを目的地に移動されたかということわかりますか。</p>
事務局	<p>そこまでは把握できておりません。</p>
会長	<p>（京タクへ）感覚としてどうですかね。</p>
宗口委員	<p>発着地としては余野。実は平成 27 年度の改正のときも余野を起終点としないものも足したのですが、蓋をあけてみれば余野から乗られる方、あるいは余野で降りられる方ばかりでした。</p> <p>最終目的地は、わかりません。</p>
野津委員	<p>中止々呂美発着については、どういう移動されているかというのを見極めてからの話ではないかなあと思えます。</p>



会長	よろしければその辺りについて継続的に注目いただいて、場合によっては調査なども加えていただいて、バスに乗り換えておられるのであれば、中止々呂美発着も検討しても良いのかな。確かに京タクさんとしては、お客を降ろした後、中止々呂美を通るんですもんね。
宗口委員	現場は、喜ぶと思います。
会長	<p>乗り継ぎの話と中止々呂美発着の話はですね、元々阪急バスさんが営業されているというのをございますので、あまり軽々に考えていくというもの躊躇があるというところですよ。</p> <p>あともう一つ脱線で申し上げさせていただくと、先ほどお話しさせていただきましたが、私今年になってから、実は中止々呂美で乗り換えを始めました。</p> <p>実は乗り換えを始めて気づいたのが、池田から上がってくる便が思った以上に定時制が高いです。7分の乗継なのですが、ほぼほぼ間違いなく到着しまして、使ってみると案外便利で、実は何で知ったかと言いますと、インターネットの検索で何気なく千里中央～余野という検索をしたところ、「ナビタイム」という検索ソフトが出てきまして、それで乗り換えられると教えられたのです。</p> <p>それまではずっと池田経由とかですね、まさに今回変更になった粟生間谷住宅を通るのしか使ったことがなかったのですけれども、何を申し上げたいかというのは、当然今まで町の方でパンフレットは作られて、リレー便の使い方ということで案内はされているのですが、案外乗り継ぎというのがしにくいと思われて、乗り継ぎしてみると案外使えるなというところかと思えます。一度経験していただくのが大事なあとという意味でも、もう少し様子見してみたいというところが正直なところですよ。</p>
曲尾	<p>私、去年の夏にリレー便に乗る機会がありまして、牧に行ったのですが、牧の人 曰はく、「1便遅れると2時間待たなあかん」とおっしゃられていました。</p> <p>人が少ないところに、バスを増やすというのは、また別問題ですなのですが…。</p>
会長	<p>他にご意見なければ…。それでは先に進めさせていただきたいと思えます。</p> <p>それでは【3】「豊能町地域公共交通基本構想」の改訂（案）につきまして、ご説明いただきたいと思えます。</p>
事務局	<p>それでは【3】「豊能町地域公共交通基本構想」改訂（案）についてでございます。</p> <p>先ほど「北大阪ネオポリス線の事業計画変更」と「短期計画に係る施策の実施状況」についてご報告させていただきました。その報告に基づきまして、平成 26 年 4 月に策定させていただきました「豊能町地域公共交通基本構想」の一部を改訂するというものでございますので、ご協議いただきますようよろしくお願いいたします。</p> <p>【資料 3】をご覧ください。【資料 3】の冊子は、「豊能町地域公共交通基本構想」改訂（案）でございます。</p> <p>資料 3-1 から資料 3-3 までが本日ご提案させていただいております改訂箇所となっております。</p> <p>資料-3-1 は後ほどご説明させていただくこととさせていただきます、まず資料 3-2 をご覧いただけますでしょうか。</p> <p>資料 3-2 ですが、こちらは路線図となっております。上段は現行路線図を、そして下段は改訂案の路線図をお示ししております。</p> <p>変更点としましては、報告 1 でご説明をさせていただきましたとおり、千堤寺口から（仮称）新箕面までの間に「彩都西駅」が追加された点でございます。</p> <p>次に資料 3-3 でございますが、こちらは工程概要になります。</p> <p>同じく上段が現行の工程概要、下段が変更後の工程概要（案）となります。</p> <p>短期計画におきまして積み残された課題と長期計画から前倒しで実施される予定の施策を整理し、工程概要を修正させていただいております。</p> <p>また、「交通結節点整備」いわゆる「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」につきましては能勢電鉄さんなどとの協議が続いておりますため、当初の計画を変更させていただき工程とさせていただきます。</p> <p>次に、資料 3-1 に戻っていただきまして、先ほどの工程概要改訂（案）にかかる部分が、「豊能町地域公共交通基本構想」の 7 ページにあたる部分でございます、それらを整合性を持たせ、整理したものが資料 3-1 となっております。右側が現行のもので、左側が改訂案となっております。</p> <p>あと、資料 3 の最終ページの工程別路線図の「3. 中期計画」の部分と「4. 長期計画」の部分の路線図に資料 3-2 を同じく「彩都西駅」を加えております。</p> <p>以上が、改訂箇所でございます。この「基本構想」改訂（案）につきまして、ご協議いただきますようよろしくお願いいたします。</p>

平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

会長	事務局からご説明ありました改訂（案）につきまして、皆様からご意見いただきたいと思いますが、何かご意見、ご質問はございますでしょうか。
曲尾	中期と長期というのは、何年間のスパンなのですか。
事務局	表の上にも記載しておりますが、中期というのが平成 28 年 4 月から平成 30 年までを、平成 30 年を超えては長期という計画にしております。
曲尾	<p>箕面の事業者からもチラシが入るくらい、この地域に介護タクシーが増えてきているようですが、リレー便なら一人 1 回乗ったら 1,000 円必要である、この費用を介護タクシーに補助を出すなど補完的なものとして考えられないか。</p> <p>もう一つは、能勢電さんに聞きたいのですが、日生エクスプレスは乗り換え時間が山下で 2 分間。いつもの 4 両の車両では乗り換え可能なのですが、日生エクスプレスだと端の車両に乗っていると無理なので、2 分 30 秒にできないか。あと妙見口に行く電車エレベーターと階段の間に運転士がいる状態になっていて、階段で上がってくる人が運転士には見えない。私が大きな声で「乗るので待ってくれ」と言うと、非番の運転士（曲尾さんの親戚の方）が「おっさんがノロノロしとるからや」「これが遅れたら、接続するバスも遅れるんや」と言われた。光風台から出るバスと光風台に着く電車との待ち時間はどうなっているのかなど。</p> <p>カメラを付けてもらえれば、（出発を）待っていただけると思う。沿線の人は高齢化している。ダイヤ改正の時に考慮できないものか。</p>
会長	待つというのは難しい。先の駅で当然その電車待っておられる方もおられる訳でございますし、できるとするとダイヤを工夫するということですね。
森田委員	<p>まずは駅員の方で、おっしゃられたような対応があったのなら、本当に申し訳なかったと思います。申し訳ございませんでした。</p> <p>それと阪急電車さんと直通の特急電車（日生エクスプレス）を運行しているのですが、朝のダイヤも阪急さんがどうしても多いので、当社は阪急さんに気遣いをしながら運行させていただいております。</p> <p>夕方のダイヤの方も阪急さんの方が数が多いもので、阪急さん側で遅れられてしまうと、うち（能勢電）の中での取返しが非常に難しくなってしまうということが確かにあります。</p> <p>そういった意味で山下での接続が普段と違う状況が出る場合も確かにございます。乗り換え時間でおっしゃられた 2 分、確かに長い車両で乗っておられる場所によっては、また身体的な状況によっては時間的に乗り換えが難しい場合もあります。弊社の方でもできるだけ時間は取るようにはさせてはいただいているのですが、ただ他との接続が全てありますので。特に山下で日生線と妙見線の接続をしながら、妙見線に入ると単線になっておりまして、光風台での離合が発生します。現状ではできるだけ山下での乗り換え時間をとるようにはしているのですが、全ての電車がそうなっている訳ではございません。</p>
曲尾	（山下駅に）カメラぐらいは設置して、階段を上ってくる人を見て発車できないのかなと思います。
森田	その辺につきましては、またご意見をいただければということでお願いたします。
曲尾	介護タクシーについては。
会長	<p>整理しますと「能勢田里伊野」さんは福祉有償運送です。「介護タクシー」というのは正式名称としてはございませんでして「福祉タクシー」という制度はあります。これは、登録するとき福祉を目的にやっていると少ない車両で登録できるもので、「福祉タクシー」という呼び名があります。</p> <p>運行範囲がどこまでだとか、割引が違うというのは、各社の取り組みですので必ずしも制度としてこうしなさいというものはありません。</p> <p>福祉タクシーに「補完的なことはできないか」という点について、もともとタクシーさんにはそのような役割（既定路線外の移動についての補完的な部分）があるということですが。</p> <p>各社の運賃情報など、なかなか情報はあえて取ろうとしなければ、ないものです。ただそれを情報収集しておいて、それらをうまく使うということをする、情報発信するというのは町の検討の範囲となると思いますが、集められても良いのかなという気はします。</p>
会長	<p>あと「基本構想」改定案の資料 2 の北大阪急行「萱野」のところ、他が「（仮称）新箕面」となっているので修正いただくということで。</p> <p>文言修正のところは、事務局と私とで最終チェックさせていただくということでお任せいただいて、文言修正は原案とは変わるところはあるかも知れませんが、その点はお許しいたできて、今回こういう形で 2 年前に作りましたものを改訂案として、皆様のご同意をいただきまして案取りを</p>

平成 28 年第 1 回豊能町地域公共交通会議議事録

	<p>させていただきたいと思ひます。 一部文言修正はさせていただきますが、内容としてはこの案と大きく変更ないということで、ご異議がなければ変更させていただきたいと思ひますが、ご異議ございますでしょうか。</p> <p>(異議なし)</p> <p>では、これで変更させていただきます。 事務局にはお手数をおかけいたしますが、確認の方、お願いいたします。</p>
会長	<p>それでは 4 つ目のその他に入らせていただきます。 事務局からお願いいたします。</p>
事務局	<p>その他ということで、次回の会議についてご相談させていただきたいと思ひます。 次回は、市町村の運営で福祉有償運送をさせていただいております。 その更新が 10 月にございまして、この地域公共交通会議にかけていただく必要があり、9 月に会議を開催させていただけたらと思ひしております。 半年先でございませけれども、よろしければ本日、日程を調整させていただけたらどうかと思ひつておるのですが、いかがでございませでしょうか。</p>
会長	<p>いかがですか。もうちょっと直前に調整いただいた方がいよな気がします。</p>
事務局	<p>そうですか、分かりました。 それでは次回は 9 月に開催させていただくというアナウンスだけさせていただきますまして、また 8 月に入った頃に調整させていただきますのでよろしくお願ひを申し上げます。以上でございませ。</p>
会長	<p>その他でご意見とかご質問があればお伺ひしたいと思ひますが、何かございませんでしょうか。 それでは最後に町の方からご挨拶をさせていただきたいと思ひます。</p>
内田委員	<p>本日は皆様、公私何かとお忙しい中、全員ご出席いただきまして、また慎重にご審議いただきましてありがとうございます。 また基本構想の改訂につきましてもご承認を賜り、ありがとうございます。 今後につきましては、この 2 年間取り組んだわけでもございませけれども遅れている部分も含め、本日もご決定いただきました基本構想に基づきまして、着実に一歩ずつ実現に向けて取り組んで参りたいと思ひしておりますので、交通機関各位をはじめ皆様のご理解とご協力を賜りますようよろしくお願ひ申し上げます。お礼のご挨拶とさせていただきたいと思ひます。 本日は、本当にありがとうございます。</p>
会長	<p>それでは平成 28 年度第 1 回豊能町地域公共交通会議をこれにて閉会させていただきます。ありがとうございます。 ありがとうございました。</p>

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