

# 「豊能町地域公共交通計画（案）」

## パブリックコメント実施結果

### 1. パブリックコメントの実施状況

○ 意見募集期間（パブリックコメント期間）

令和6年1月30日（火）から令和6年2月29日（木）まで

○ 意見の提出方法

電子メール、ファックス、郵送、持参

○ 意見の周知方法

ホームページに掲載

本庁、吉川支所、図書館、中央公民館に資料設置

○ 意見提出状況

受付件数：4件（持参1件、郵送0件、電子メール3件、FAX0件）

意見数：41件

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
	1 はじめに				
1	6 行目ほどにおいて、住民の悲願であり、豊能町地域公共交通基本構想の長期計画のひとつであった、北大阪ネオポリス線の箕面トンネル経由化の実現を取りあげないのは何故か？西地区のことしか書いていないではないか。	1	1.1 計画策定の背景と目的	全ての取組を記載することは困難であることから、具体の記載を削除し記載を簡素化します。	修正
	2 地域公共交通及びこれを取り巻く環境				
2	路線バス、「町西部と千里中央方面を結ぶ路線」は有りますが、東ときわ台～光風台、新光風台循環、光風台～箕面森町について記載されていません。何か理由があるのでしょうか。触れた方が良いでしょう。P65「交通ネットワークの基本構想 西地区 阪急バス 豊能西線」では記載されています。	3	2.1.1 地域公共交通ネットワーク	全ての路線に言及するのは困難なため「等」の文字を加筆します。	修正
3	以下の項目を追加してほしい。 ※阪急バス社史、京阪バス社史、全国乗合自動車総覧などをもとに記載。 【阪急バス東能勢線】 ●大正 14 年 1 月 14 日 池田能勢妙見自動車 池田・余野間の路線を開設。 ●昭和 4 年 4 月 17 日 池田能勢妙見自動車 池田～余野～野間口～妙見山上間の直通運転を開始 ●1953 年 8 月 阪急バス 大阪内本町バスセンターの開業により、大阪内本町～肥後橋～梅田～豊中～池田～余野～妙見山上間の直通バスの運行を開始(1970 年廃止) ●1954 年 7 月～ 阪急バス・丹波交通・京阪神急行・能勢電軌軌道 阪急バス東能勢線・丹波交通野間線と鉄道線の連絡運輸「能勢妙見回遊券」を発売 ●1966 年 4 月 28 日 阪急バス 牧西の谷 6-1・2 合地に『牧車庫』(石橋営業所傘下)を設置(1970 年代廃止) ●1970 年 1 月 阪急バス 大阪内本町バスセンターの廃止により、大阪内本町～肥後橋～梅田～豊中～池田～余野～妙見山上間の直通バスの運行を廃止。 ●1997 年 12 月 22 日 阪急バス 池田～妙見山上間の直通バスを、正月運行を除き廃止し、余野での系統分断ならびに日祝のみの運行に減便。牧～関西カントリーを廃止する。 ●2008 年 3 月 阪急バス 府立城山高校の廃止によって、切畑口始発→池田行きの通学便を廃止。 ●2011 年 12 月 10 日 阪急バス 池田～余野間の運行回数を削減。池田発 21 時台の便を廃止。北大阪ネオポリス線～東能勢線の余野での乗り換えを考慮しないダイヤに変更。 ●2016 年 12 月 15 日 阪急バス 池田～余野～牧系統の一部便を回送出入庫を実車化して、池田～余野～牧～余野～希望ヶ丘系統に変更。 ●2017 年 11 月 1 日 阪急バス 池田～余野～牧系統の回送出入庫を実車化して、該当系統の全便を池田～余野～牧～余野～希望ヶ丘系統にふりかえ。 ●2015 年頃 阪急バス 東能勢線～箕面森町線の乗り換え停留所である「中止々呂美」のバス停標識柱に電燈を設置。 ●2019 年 7 月 13 日 阪急バス 運行本数を削減(昼間時間帯の運行を 60 分間隔から 120 分間隔に)。牧乗り入れ系統を減便。余野～妙見山上系統を廃止。 【阪急バス北大阪ネオポリス線】 ●1987 年 3 月 阪急バス 大和団地(株)・住民の要請を受けて、貸切マイクロバスで運行を開始 ●1989 年 5 月 24 日 阪急バス 北大阪ネオポリス線(余野～希望ヶ丘～泉原西～千里中央)を開業。あわせて、希望ヶ丘四丁目～余野～池田の直通便(1 日 1 往復)の運行を開始。余野で北大阪ネオポリス線・東	4	同上	本頁は、豊能町における現在の地域公共交通の形成過程を俯瞰的に整理することを目的としています。そのため、ご意見として承ります。	—

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
	<p>能勢線とが連絡できるように、ダイヤを是正。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●2008年7月6日 阪急バス箕面森町出張所(豊能営業所傘下)を開設</li> <li>●2016年6月6日 阪急バス 北大阪ネオポリス線について、箕面トンネル経由便ならびに彩都西駅経由便を新設。余野～希望ヶ丘～千里中央間を全体的に減便。東能勢中学校通学便の余野～高山～千里中央系統を廃止。</li> <li>●2024年3月23日 阪急バス 北急延伸により千里中央駅から箕面萱野駅発着に変更。昼間時間帯の運行本数を半分に削減。</li> </ul> <p>【阪急バス忍頂寺線】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●昭和8年11月10日 茨木妙見自動車(茨木広運社) 茨木～泉原～上音羽～余野の運行を開始</li> <li>●1941年4月 茨木妙見自動車(茨木広運社) 京阪自動車(京阪バス)へ事業承継</li> <li>●1953年10月 阪急バス 現在の茨木市見山地区の請願により、忍頂寺～銭原～大円～余野間を路線延長し、余野～銭原～忍頂寺～阪急茨木間の運行を開始。(自旅 2136号)</li> <li>●1966年4月 阪急バス 余野車庫(池田営業所傘下)の廃止を認可</li> <li>●1967年10月4日 阪急バス 茨木～上音羽～余野～妙見山上間の直通路線を廃止。</li> <li>●1997年12月22日 阪急バス 余野～忍頂寺～茨木系統を忍頂寺で系統分断、乗換とする。</li> <li>●2015年4月1日 阪急バス 忍頂寺での系統分断を廃止して、余野～忍頂寺～茨木の直通運行に戻す。余野発7時台、茨木発20時台の便を廃止。</li> <li>●2015年頃 阪急バス 北大阪ネオポリス線～忍頂寺線の乗り換え停留所である「千提寺口」のバス停標識柱に電燈を設置。</li> <li>●2016年6月6日 阪急バス 彩都あかね地区経由に変更</li> <li>●2021年12月18日 阪急バス [181]余野～上音羽～忍頂寺～茨木系統のうち、茨木発便を阪急バス豊能営業所前(希望ヶ丘東)までの運行に短縮。銭原経由便を大幅に減便。</li> <li>●2024年3月23日 阪急バス 北急延伸により、余野～銭原～茨木系統を、彩都西駅発着に短縮。</li> </ul> <p>【阪急バス粟生団地線(北摂霊園系統)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●2000年8月1日 阪急バス 千里中央～北千里～勝尾寺～北摂霊園の54系統について、回送出入庫の北摂霊園～高山～余野～希望ヶ丘間を実車化(路線延長)</li> </ul> <p>【京都交通(丹波交通)】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>●大正14年4月10日 能勢妙見自動車 亀岡～吉川間(吉川線)を路線開設</li> <li>●昭和2年11月1日 能勢妙見自動車 亀岡～牧間(のちの余野線)の路線を開設</li> <li>●昭和4年6月1日 能勢妙見自動車 亀岡～牧～余野間(余野線)の路線を開設</li> <li>●昭和25年1月 丹波交通 妙見口(現在の国道423号)～本滝口間の路線を開設して、今西～余野系統として運行。</li> <li>●昭和47年5月1日 京都交通 吉川線を井出～吉川間から本梅車庫前～吉川間に変更</li> <li>●2003年7月1日 京都交通 吉川線(吉川～本梅車庫前)、森上線(吉川～今西)、野間線(吉川・本滝口～野間峠～余野)を廃止</li> <li>●2005年4月1日 京都交通 余野線(余野～亀岡)、国道本線(京都駅前～野間峠～妙見山)を廃止。余野線は大阪府からの運行補助金を打ち切り。</li> </ul> <p>【豊能町巡回バス】</p>				

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
	<ul style="list-style-type: none"> <li>●1996年5月2日 豊能町公共施設巡回バス(マイクロバス貸切)運行開始。</li> <li>●2002年5月1日 豊能町公共施設巡回バス・永寿荘送迎バスを一般路線化して、豊能町巡回バス(東西巡回バス、東地区巡回バス)の運行を開始。</li> <li>●2005年4月1日 高山小学校の閉校によって、朝1便に東能勢小への通学便の運行を開始。</li> </ul>				
4	なぜ右上の阪急バスの写真が『豊能町政が偏重して優遇している西地区』の写真なのか。東地区住民の悲願であった北大阪ネオポリス線の箕面トンネル便(朝の希望ヶ丘や余野地区の通勤通学の様子)などの写真に差し替えるべき。	12	2.1.4 路線バス:阪急バス	本計画では、東西地区で対応を変える意図はありません。ご指摘の箇所については、東地区における写真を追加いたします。	修正
5	北大阪ネオポリス線の輸送人員が2010年以降から回復傾向にあるが、単に余野・木代・希望ヶ丘住民の利用によるものとは思えない。また、忍頂寺線や京都交通(余野線)の実績も出してほしい。	13	2.1.4 路線バス:阪急バス	交通事業者と意見交換を継続しつつ、「5.3 将来ネットワーク」や「5.4 数値目標」の実現に向けて本計画を推進していきます。	—
6	京都交通の余野線が2005年4月に廃止になったあと、亀岡市ふるさとバスへの乗り換えを提言しているのは大変すばらしいと思う。SNSでもこういう路線バスの乗り換え旅が注目されることがあるので、亀岡市とタイアップして広めてほしい。	15	参考 その他のバス	移動需要を考慮しつつ、施策「D-1 地域公共交通を乗って育てる利用促進」において検討を図ります。	—
7	「デマンドタクシーは、利用者が増加するほど赤字幅が大きくなる状況にあります。」とされています。利用者が増加することが悪い事かのような表現となっていると感じます。いい表現がないでしょうか。	17	2.1.6 豊能町デマンドタクシー、豊能町リレー便(廃止)	表現を次のとおり改めます。「デマンドタクシーは、利用者の支払う運賃と、タクシー正規運賃との差額を町が負担しています。」	修正
8	全乗車人数に対して配車不成立ユニークユーザー数の割合は、図より計算すると、52%強になります。AIの配車システムが最適化されていないのかと疑われます。その評価の記載がありません。私の経験から、4回電話予約をしましたが、うち1回は、希望時間の前後2時間の範囲でも予約は取れませんでした。それ以上に図は、悪い結果が出ています。	20	2.1.7 AI オンデマンド交通「HANI+(ハニタス)」	複数回の実証運行をふまえて、施策「B-1 AI オンデマンド交通等の導入・改善」により施策を推進していきます。	—
3 町民や地域公共交通利用者の考え					
9	集落・住宅地ごとに生活圏が異なるという豊能町の特筆すべき地域の現状、運転士不足による影響などを、データ分析がしっかりとまとめていて、とても素晴らしい良い資料が出来ていると思う。(前回の2011年のパブコメで意見されたことをしっかりと反映できている) 数学の統計教育や地理学教育(特にGIS)の一環として、このデータを小中高あるいは大学に提供することで、若年層世代へ、地域の課題への興味関心を惹かせるのも良いのではないか。 いずれにせよ、将来のバス利用の担い手である若年層への手立てが必要で、これがバスの持続的な運行の継続につながる。	3, 6-8, 14-15, 26-32, 34-62	3.1 町民アンケート	施策「D-1 地域公共交通を乗って育てる利用促進」における情報周知に活用するなど、施策への活用を図ることとします。	—
10	実際にバスを利用している小中学生あるいは高校生・大学生や20代からの意見が反映されないのは、おなじ若年層としてとても残念に思う。朝夕に利用している通学生や、東能勢小中の生徒会を利用して、アンケートを募り(バス停や車内の座席にQRコードを貼ってスマホから意見を送れるようにするなど)、保護者の声ではなく、実際の利用者からの声がかかるようにしてはどうか。 若年層にとっては、これで意見することによって、将来の就職に悪影響が及ぶと考える子たちもいるので、その保証も必要である。	53	3.2 地域公共交通利用者アンケート	ご利用者意見は、「3.2 地域公共交通利用者アンケート」で調査しています。今後も、ご利用者の声の把握による施策への改善に努めます。	—

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
	4 地域公共交通に求められる方向性				
11	能勢電鉄 妙見線 梅田との直通運転の実現可能性を構想にあげられていますが、可能性はほぼゼロです。それよりも川西能勢口～妙見口の直通運転拡大を構想に採り入れてほしい。10分毎にこだわらず20分毎でも良いので川西能勢口直通としてほしいです。 車両運用上、朝のラッシュ時は無理というのであれば平日昼以降と休日は直通運転としてほしい。	65	4.2 地域公共交通関連計画	当該箇所は「豊能町地域公共交通基本構想」での記載内容です。1.2(1)に記載のとおり、当該計画は本計画に統合します。なお、能勢電鉄線は、2.1.3のように利用実態を整理しつつ、施策「A-1 幹線の利便性向上と維持確保改善」で鉄道の利便性向上と維持確保改善へ取り組みます。	—
12	阪急バス 箕面森町線 箕面萱野と能勢電鉄駅のアクセス向上をあげられていますが、能勢電鉄はこれを川西能勢口直通運転取りやめの1つの理由にされています。西地区は能勢電鉄のアクセスが重要で1日5本程度の萱野へのバスを、補助を出してまで続けるのはやめてほしい。それより能勢電鉄の川西能勢口～妙見口の直通運転拡大に取り組んで頂きたいです。 東地区は萱野へのバスが重要になると思うので、萱野へのアクセス向上は東地区こそ力を入れてほしい。	同上	同上	「5.3 将来ネットワーク」を踏まえつつ、施策「A-1 幹線の利便性向上と維持確保改善」で継続的に維持確保改善へ取り組みます。なお、東地区からは、北大阪ネオポリス線により箕面萱野駅へアクセスが可能です。	—
	5 地域公共交通の基本方針				
13	「バス・乗合いタクシーに対する行財政支出はコロナ禍を除き概ね2.4～2.9千万円/年で推移」と記載されています。はじめでも述べましたが、豊能町は健康年齢が高く、元気な高齢者が多く、介護保険改善に寄与しています。公共交通の充実はそのことに関与します。是非、充実して欲しいと願っています。	69	5.1 課題の抽出	「5.2 基本理念と基本方針」に基づき地域公共交通の維持確保改善を進めます。	—
14	運賃について触れるべきです。利用料が高い場合は利用が減っています。「無料ないし負担しやすい運賃での実施を目指す」を入れることを求めます。	72	同上	地域公共交通は、「5.2 基本理念と基本方針」に記載のとおり「チームとよの」で連携・役割分担のもとで持続可能なものとしていくことが法律で求められています。一定の受益者負担は、今後も継続してお願いしたいと考えています。	—
15	旧京都府に属していた地域(牧・寺田)などについては、京都府亀岡市方面にも生活圏があることを明記すべき。また、地域公共交通利用者の考えは、東と西で性格が異なるのだから、分けるべき。	72	同上	ご指摘の事項は、3.1.3(町民アンケート)の結果をもとに、概要を5章に記載しています。移動実態を踏まえつつ、「5.3 将来ネットワーク」の維持確保改善を図っていきます。	—
16	ICT・IoT技術の活用は必要でしょう。しかし、その技術を活用したことで経費高騰し使いづらくなつては、元も子もありません。豊能町の規模に応じた対応が求められます。	75	5.2 基本理念と基本方針	施策「B-1 AIオンデマンド交通等の導入・改善」等で実証運行結果を分析するなど、持続可能な地域公共交通への再構築を図っていきます。	—
17	バス路線 豊能西線は、町西部～箕面萱野駅のみです。P65の路線はなぜ記載されないのでしょうか。触れるべきです。	76	5.3 将来ネットワーク	運行区間を「町西部～箕面萱野駅ほか」と加筆します。	修正

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
18	表 地域公共交通－支線－AIオンデマンド交通－豊能町西地区 とありますが、AIオンデマンド交通は、スマートシティ事業の1分野としてすすめられて、他の分野は、住民要求とかけ離れて破綻しています。P21の図に示すように、AIオンデマンド交通は実証段階の結果で破綻しています。AIの配車システムが豊能町では最適化システムでないと考えられます。 地域交通の方法として、他の方法(アナログ方式)と利便性、コスト最小限の方法を比較検討したうえで、計画してほしいです。	76	同上	施策「B-1 AIオンデマンド交通等の導入・改善」等で実証運行結果を分析するなど、持続可能な地域公共交通への再構築を図っていきます。	—
19	箕面市の公共交通担当者は、豊能西線の千里中央(箕面萱野)延伸へ渋い表情をしていた。箕面森町線を鉄道路線並みに幹線路線として位置付け、箕面森町から豊能町東部方面、吉川方面へのシャトル便としてバスを計画したがっていた。北大阪ネオポリス線のトンネル経由27系統を減便するのであれば、旅客実績が見込まれない豊能西線の箕面萱野延伸も廃止・減便が望ましく、能勢電を残したいのか、箕面森町を基点にするバス路線網をつくるのか、どちらかを選択すべきだ。どちらも残したいという西地区住民の暴挙は決して許されない。	77	同上	豊能西線(箕面萱野駅方面系統)は、現在実証運行中です。今後は、「5.3 将来ネットワーク」に基づき、豊能町地域公共交通会議で関係者とあるべき姿の検討を継続して取り組みます。	—
20	東能勢線・北大阪ネオポリス線・忍頂寺車作線・粟生団地線ならびに箕面森町線を重要幹線として置くのは、大変ありがたい。能勢町方面への支線も記すなら、府境付近から運行される亀岡方面の亀岡市ふるさとバスも明記してほしい。	76	同上	本計画の区域は「1.2 計画の位置づけと概要」のとおり豊能町域を対象とするものであるため、記載はしません。なお、同様の視点から、表中の「北大阪急行線」は削除します。	修正
6 施策メニュー					
21	取り組みの施策・事例が西地区に偏り、20年以上にも及ぶ豊能町政の「西地区ばかりを優遇する」ことの象徴でしかない。 路線バスの維持について、東地区の各幹線路線について言及しないのはおかしい。阪急バスの独自採算路線としての位置づけではなく、路線維持をするための施策を講じるべきである。東地区の住民には「乗って残す」という意識は若者であっても醸成できている。「豊能町政は西地区ばかりを優遇しているのだから、希望ヶ丘や東地区に住んでいても、発展すらまともに望めない」という結論づけてしまった若者たちを転出させない取り組みを考えるべき。	79	A-1 幹線の利便性向上と維持確保改善	施策内の「路線バスの運行と改善」は町内の全路線を対象とするものです。	—
22	「西地域内のバス路線、東ときわ台～光風台、新光風台循環、光風台～箕面森町について」も対策メニューを記載すべきです。デマンドタクシーと共に、西地域の住民の足となるべきもの、ではないでしょうか。	79	同上	施策内の「路線バスの運行と改善」は町内の全路線を対象とするものです。	—
23	大阪モノレールの彩都東部への延伸中止は、希望ヶ丘地区が売りに出されたときの大和団地や大阪府をはじめとする団体の売り文句と異なる結果となった。大和団地(現・大和ハウス)にその責任をしっかりと取らせるべき。	79	同上	モノレール延伸計画は正式に中止となっています。希望ヶ丘地区を含む地域公共交通ネットワークのあり方は、施策「A-1 幹線の利便性向上と維持確保改善」等により地域公共交通ネットワークの維持確保を関係者の連携・役割分担のもとで進めます。	—

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
24	能勢電が利用者宛てに意見を募る『のせでん BOX』( <a href="https://barnirun.info/wp/noseden/noseden_box/">https://barnirun.info/wp/noseden/noseden_box/</a> )では、西地区住民による能勢電鉄への誹謗中傷のような投書ばかりが見受けられる。阪急バス豊能西線で、森町・萱野方面への流動を図るのであれば、電車線を10分間隔から20分～60分間隔に減便することを能勢電鉄はもっと検討すべき。	79	同上	「5.3 将来ネットワーク」に基づき、豊能町地域公共交通会議で関係者とあるべき姿の検討を継続して取り組みます。	—
25	<p>「高齢化の進展により自分で車を運転できない人などが増え、日常生活を支える移動手段の確保が必要となってきた」とことは、全国何処でも起こっていることで、その対策が全国的に進められています。</p> <p>豊能町では、AI オンデマンド交通の実証実験が、「新たな交通モードを取り入れることにより、高齢者の移動課題の解消を図るとともに、子育て世帯の利用を増進を図るなどし、人流増加に伴う地域の活性化」を狙いとして取り組まれています。</p> <p>堺市、寝屋川市では次のような施策がとられています。</p> <p>堺市</p> <p>*堺市乗合タクシー</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・鉄道駅やバス停から離れた地域と鉄道駅や公共施設を結ぶもの。</li> <li>・運行ルート:市内9ルート 運航日,便数:毎日5便</li> <li>・運賃:おとな(中学生以上)300円 こども(小学生以下)150円</li> <li>・予約受付期間:乗車の1週間前から2時間前まで 事前に電話予約</li> </ul> <p>*おでかけ応援制度</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・制度の対象者:堺市民のうち満65歳以上の人</li> <li>・利用できる日:いつでも、土日祝日、正月も</li> <li>・利用できる公共交通機関:南海バス、近鉄バス、阪南電車で「乗るところ」か「降りるところ」のうち、少なくとも一方が堺市内にある停留所(場)の場合。</li> </ul> <p>申請書の送付:65歳誕生日の約3ヶ月前に送付。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・申請手続き:負担金1,000円を納付</li> <li>・利用方法:乗車時と降車時に「おでかけ応援カード」を読取り機にタッチし、100円を支払う。</li> </ul> <p>寝屋川市</p> <p>*乗合い事業</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・これで、電話1本で無料で対象区内の目的地(自宅、バス停留所、スーパーマーケット、病院など)まで送迎している「ねやがわ乗合いワゴン事業」の実証実験を踏まえ、タクシーを活用するとともに、対象エリアを拡大し、地区外の指定した施設への移動も可能となるよう運行。</li> <li>・車両:ワゴン車からタクシーに変更</li> <li>・地区:成田地区、仁和寺地区、河北地区(各々で地区を拡大)</li> <li>・料金:地区内は無料(ねやがわ乗合いワゴンと同様)</li> </ul> <p>地区外は有料(市の指定した場所のみ運行、1人300円、無料の場所もある)。現金のみ。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・地区外の指定場所</li> </ul> <p>成田地区:関西医香里病院(有料)、寝屋川団地バス停(無料)</p> <p>仁和寺地区:守口生野記念病院(有料)、万代寝屋川西店(無料)</p> <p>河北地区:信愛会脳神経外科病院(有料)、イオン四條畷(無料)</p>	81	B-1 AIオンデマンド交通等の導入・改善	施策「B-1 AIオンデマンド交通等の導入・改善」等で実証運行結果を分析するなど、持続可能な地域公共交通への再構築を図っていきます。運賃について、地域公共交通は、「5.2 基本理念と基本方針」に記載のとおり「チームとよの」で連携・役割分担のもとで持続可能なものとしていくことが法律で求められています。一定の受益者負担は、今後も継続してお願いしたいと考えています。	—

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
	<p>・送迎場所乗合い事業の標識が目印</p> <p>・運行期間:令和3年4月1日から</p> <p>・運航日:平日のみ(土曜日、日曜日、祝日、年末年始(29日～1月3日))は運休)</p> <p>・運行時間:9時00分～17時00分</p> <p>・受付時間:平日8時45分～17時00分</p> <p>事前予約はなし、運行日のみの受付。時間外の受付はしない。</p> <p>・対象者:シルバー世代(70歳以上)、妊婦、身体障害者など</p> <p>・利用方法:運転手に「ねやがわ乗合いタクシーをおねがいします」と電話する。住所、氏名、利用人数、目的地をいう。タクシーが到着、乗車</p> <p>*この事業にかかる経費は1000万円程度、とのこと。</p> <p>堺市では100円、寝屋川市では無料で実施されています。</p> <p>予約の方法も経費がかかるデジタルでなく、寝屋川市のようにアナログ・電話で良いではないでしょうか。豊能町よりずっと大きな寝屋川市でできています。</p> <p>昨年の実証実験は無料で実施され、一日の利用者が100名を超えていたのが、今年の実証実験では300円の有料となり20数名に減ったと、いわれています。その減った原因として「料金が高い」「往復600円は出せない」との声が寄せられているようです。</p> <p>運賃は無料、せめてワンコイン100円として、利用者の増加を目指すべきです。</p> <p>また、箕面病院へのバスが以前はあったが、廃止になり不便になったなどの声があります。</p> <p>有料としても対象地域に箕面森町地域を加え、箕面病院等への足の確保をはかるべきではないでしょうか。(P2.(2)計画の概要 計画の区域では、「一体の生活圏を形成する箕面市北部(箕面新町・止々呂美周辺)を含みます」としています。)</p>				
26	<p>車両は、ワンボックス車両でなくタクシー車両でも可能ではないでしょうか。予約も、寝屋川市のように電話予約として、経費の削減をすべきです。運賃は、「実証運行結果を踏まえ検討」とされていますが、実証実験では運賃の有料が障害となり、利用が進まなかったことが明らかです。無料ないしワンコイン・100円を目指すべきです。</p>	81	同上	<p>施策「B-1 AIオンデマンド交通等の導入・改善」等で実証運行結果を分析するなど、持続可能な地域公共交通への再構築を図っていきます。運賃について、地域公共交通は、5.2に記載のとおり「チームとよの」で連携・役割分担のもとで持続可能なものとしていくことが法律で求められています。一定の受益者負担は、今後も継続してお願いしたいと考えています。</p>	—
27	<p>配車アプリ使用料が経費の増を招いていると思います。記載されているアプリは絶対必要なものでしょうか。議会でも議論されていましたが、豊能町のような規模の自治体では寝屋川市の例で示されるまでもなく柔軟な考えが必要ではないでしょうか。再考を求めます。</p>	81	同上	<p>施策「B-1 AIオンデマンド交通等の導入・改善」等で実証運行結果を分析するなど、持続可能な地域公共交通への再構築を図っていきます。</p>	—



No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
28	上記に記したように、「AIオンデマンド交通等の導入・改善」の計画には納得いきません。	81	同上	施策「B-1 AIオンデマンド交通等の導入・改善」等で実証運行結果を分析するなど、持続可能な地域公共交通への再構築を図っていきます。	—
29	光風台駅、ときわ台駅の拠点性向上をお願いします。	83	C-1 鉄道駅や主要停留所周辺のまちづくり推進	施策「C-1 鉄道駅や主要停留所周辺のまちづくり推進」で取り組みを図ります。	—
30	町東部のバス対バスの乗り換え拠点(ハブターミナル)である中止々呂美・千提寺口・余野のバス待ち設備の整備・改善を望む。直方市の直方バスターミナルのように、コンビニとバス停の待合室が併設した事例は、全国にいくらでもあるので、そういった事例も活用してほしい。また、箕面市の担当者からはその意向は全くない旨の回答を得た。箕面市や茨木市は完全にやる気がないので、利用者からも働きかけるが、町からも働きかけてほしい。	83	同上	施策「C-1 鉄道駅や主要停留所周辺のまちづくり推進」で検討します。	—
31	妙見山に通ずる妙見口駅周辺の検討は是非進めてほしいです。	84	C-2 まちの拠点や居場所づくり、観光振興	施策「C-2 まちの拠点や居場所づくり、観光振興」で取り組みを図ります。	—
32	妙見山上の廃止バス停を記念碑(観光資源)として遺す取り組みは素晴らしい。今後、豊能町内でも廃止されるバス路線は出てくると思うので、自治会集会所に記念碑として置くなどの取り組みがあっても良い。	84	同上	施策「C-2 まちの拠点や居場所づくり、観光振興」で検討します。	—
33	豊能町東地区デマンドタクシーについて、google マップの検索に出るなど、GTFS データのアップが必要である。ネットの検索に引っかからないと、そもそも若年層は利用しない。 また、1970年代～1997年まで運行された能勢のデマンドバスの事例では、電話窓口の対応が良くなかったことも乗客減(車のほうが気楽だから)につながったと聞く。実際に電話してみても、「どうざいいちびん」と専門用語でしか応答されなかったのも、マニュアルを見直してほしい。あるいはスマホでさくっと予約できるようにしてほしい。	85	D-1 地域公共交通を乗って育てる利用促進	予約型交通は、現在、標準的なバス情報フォーマット(GTFS-JP)を整備しても Google 等への掲載ができません。そのため、今後 Google 等への掲載が可能になった時点で改めて検討します。 また、電話予約に対するご意見は、豊能町地域公共交通会議で関係者に共有します。	—
34	会議に参加されている学識経験者は、豊能町や能勢町などの京都府境との辺境にある地域について、府境を越境した生活圏があることを認識出来ているのか、箕面市や能勢町の会議資料を見てみても、疑念しか残らない。運輸局の担当者や、大阪府の担当者も然りである。今回のデータでは、町の担当者がとても素晴らしいほどにしっかりとまとめられていて、越境した生活圏の存在も認められているので、京都府亀岡市の西別院や東別院地区の住民をこちら側の路線へ利用させるように PR しても良いのではないのか。	85	同上	施策「D-1 地域公共交通を乗って育てる利用促進」で検討します。	—

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
	その他				
35	妙見ケーブルが廃止になって、妙見山の玄関口は妙見口駅ではなくなった。もともと「妙見口」という地名は、東地区の国道 423 号線の交差点にあるバス停についていた名称である。能勢電鉄の古い社史や許認可資料(公文書)などを読むと、能勢電鉄は妙見山輸送でバス路線(阪急バス・京都交通)に対抗するために、「妙見」駅から「妙見口」駅に改称したのであって、まったく異なる場所の 2 つの「妙見口」があるのは、大変不便であり、能勢電鉄に大変迷惑している。吉川地域のリブランドを掲げるなら、駅名を「吉川」駅に改称してほしい。「妙見口」は、本来は旧参道ならびに旧府境(野間口・牧地区)がある東地区の地名である。	無し	無し	ご意見は、豊能町地域公共交通会議で関係者に共有します。	—
36	阪急バスのダイヤ改正では、増便は「増便」とPR するのに、減便は「運行回数を調整」という曖昧な表現しかない。もっと具体的に「*便から*便に減便」という文言で発表すべき。	無し	無し	ご意見は、豊能町地域公共交通会議で関係者に共有します。	—
37	3 月 23 日のダイヤ改正で、箕面萱野発→希望ヶ丘行きのトンネル経由便(27 系統)が全廃になったことは、もっと早くから路線を開通していたら、バスを利用して若者世代の流出を防ぎ、利用率が改善できなかったのかと、とても悔しく思う。せめて、余野・希望ヶ丘から箕面萱野方面のネオポリス線は昼間時間帯が 120 分間隔に減便されてしまったが、せめて、26・126 系統～中止々呂美のりかえ～箕面森町線利用とあわせておおむね 60 分間隔を維持できるように改善できないか。(新ダイヤでは発車時刻が似通っている)	無し	無し	ご意見は、豊能町地域公共交通会議で関係者に共有します。	—
38	3 月 23 日のダイヤ改正で、余野・希望ヶ丘→千提寺口のりかえ→茨木方面への乗り換えが、朝の通勤時間帯に残してくれたのはとても有難い。旧第二学区(茨木方面、関倉、摂陵など)への通学手段を残してくれたのは、中学生の進路選択にも可能性を残してくれている。 ところが、豊能地区の公立中学校の校長・進路指導担当で構成される豊能地区進路保障協議会では、バスが不便になることで通学手段が無くなり進路選択の可能性が無くなることについて、下界の教員からは理解されず、議論されることはまずない。 松江市では路線バスの廃止によって、松江市長が「交通弱者救済」について提言するなど、進路選択が課題になるというニュースが報道されたが、大阪ではこういったことはまったく報じられない。 もっといえば、東地区のバス路線がこれだけ不便になるのに、町議員や歴代の町長たちは、20 年以上にもわたって西地区ばかりを優遇するので、能勢電鉄の直通電車廃止のときと同じような陳情をすることもなく、若者世代の信用は完全に地に落ちている。 実際に通学利用している現役の高校生や、進路選択に悩む中学生たち自身から、しっかりと意見を吸い出して(保護者による代弁では、真の利用者である若者の意見が聞けない)、少なくとも通学需要を残せるようなダイヤ設定をつよく望む。 また、町長は、松江市長のように「通学利用者などの交通弱者救済によるバス路線のダイヤ設定」について、マスコミにもしっかりと PR して、通学需要がある時間帯にバスを運行できないことが進路選択への問題になることを、大阪府民全体(特に下界の人間たち)にしっかりと知らせる必要がある。 [参考]『一畑バス4路線廃止問題 「どうやって学校行けば」中学生、進路選択に不安 行政対策も不明』(山陰中央新報,2023 年 12 月 22 日) <a href="https://www.sanin-chuo.co.jp/articles/-/501919">https://www.sanin-chuo.co.jp/articles/-/501919</a>	無し	無し	ご意見は、豊能町地域公共交通会議で関係者に共有します。	—

No	意見内容	頁	章・節等	意見に対する考え方	対応
39	2011年頃の改正から、北大阪ネオポリス線から東能勢線・忍頂寺線へのバスのりかえが考慮されないダイヤがつくれ、直通便も増えた一方で、乗り換えについて調整が行われないようになった。阪急バスの以前の担当者の頃は、バス同士の乗り換えができるようなダイヤをしっかりとつくっておられたし、それが住民にも定着していた。豊能町東部は、集落ごとに生活圏が異なるというのはデータの通りで、3方向(池田・箕面萱野・茨木)のバスをどうやって残していくのか、あるいは切り捨てるのか、現在のバス利用者である若者たちの意見をしっかりと受け取り、車送迎による通学があたり前にならないようにしてほしい。 これにプラスして亀岡方面の移動を確保するかは、亀岡市と調整して、SNSで流行している「路線バスのりつぎの旅」に付加価値を与えられるようなキャンペーンを展開しても良いのではないかと。また、休日の部活動の試合でのバス利用も認められるため、開催会場を吉川中ばかりにするのではなく、東能勢中や旧城山高校グラウンドを積極的に使うなどして、利用実績に貢献させてはどうか。	無し	無し	ご意見は、豊能町地域公共交通会議で関係者に共有します。	—
40	能勢町・豊能町ともにデマンドタクシーを動かすことになってから、郡内で完結する移動での配車がほぼ出来なくなった。人員不足によるものだとは思いますが、豊能郡に営業エリアをもつタクシーは京都タクシーだけになったので(森上の日の丸ハイヤーは郡内での営業を廃止し、能勢町デマンドタクシー専従になった)、北摂交通圏との営業エリアと統合できないか。	無し	無し	交通圏統合は制度上不可能ではありませんが、地域を問わずドライバー不足が大きな課題となっていることを踏まえつつ、交通流動の状況把握や交通事業者の意向等を考慮しながら、様々な関係者との協議・調整を図る必要があります。直ちに統合することは困難とされます。郡内における乗用タクシー事業は、施策「A-2 町内移動の維持確保改善(支線、福祉交通)」で維持確保を図ります。	—
41	国道423号伏尾バイパスの整備を促進してほしい。池田、川西、伊丹方面へ災害に強い安全な通行および時間短縮が期待できる。	無し	無し	ご意見は、豊能町地域公共交通会議で関係者に共有します。	—