

能勢町地域公共交通計画（素案）に関する意見募集（パブリックコメント）結果

資料1-2

令和4年1月20日から令和4年2月21日まで、能勢町地域公共交通計画（案）に対するパブリックコメントの募集を実施しましたところ、4人より12件のご意見をいただきました。ご意見と町の考え方は下記のとおりです。なお、ご提出いただいたご意見等は原文の内容を基本としつつ、趣旨を損なわないように要約している部分がございます。

番号	該当箇所	ご意見（要旨）	町の考え方	計画の修正
1	1ページ	1.2 目標年次 5ヵ年の到達を評価し、次年度5ヵ年計画に反映する。 (理由：「持続可能な交通ネットワークの構築」と位置付けている。)	1ページの1.2目標年次に記載しているとおり、目標の達成状況や社会・経済情勢などの変化等に応じて、必要な見直しを行ってまいります。	なし
2	4ページ	能勢町のこのような公共交通再編は、今回と同じように町内の阪急バス路線が赤字で耐えきれずデマンドバスに移行した（1972年）に端を発することと思います。能勢町の生活圏が次のような歴史的経緯も追加して、半世紀前以上に発生した課題が、ふたたび現代でも逼迫した課題になっていること、町内には府境を越境して通学や通勤・買い出しなどの需要を満たす公共交通の路線網が存在していた（している）、ということ、年表に記録としてだけでも、“遺”していただきたいです。 ・1970年代中頃～後半に、京都交通の今西～上宿野～広野（亀岡市）や吉川（豊能町）～本滝口～奥田橋～亀岡駅（＝亀岡への直通路線のこと。本梅で分断された路線は2003年6が月末で廃止）といった越境する路線が廃止。野間出野～本滝口～吉川もこの時期に廃止。上宿野方面への路線は阪急バスのデマンドバスが代替として運行を開始。また、石船～広野への路線は亀岡市側が復活を要望し続けているが実現されていない。 ・天王地区のバスも、桧山・篠山市福住～森上の国鉄バスが1987年に廃止され、町有バスによる運行を経て、阪急バスに委託して森上～天王で廃止代替バスを走らせたあと、1992年にスクールバスに変更。 ・第3種生活路線に指定されていた、猪名川町の杉生～森上～口山内（能勢高校前）を結ぶ路線は、1983年に廃止された。もともとは六瀬村（現在の猪名川町）と西能勢村の往来のために、山下～森上～杉生と運行されていた。	該当箇所については、本町としての公共交通に関するこれまでの取組みの主な経緯をまとめております。ご意見を参考に、下記のとおり、本町の公共交通に関する取組みを追加させていただきます。 【表2.1公共交通に関する取組みの主な経緯に追加】 昭和47年(1972年) 全国で初めてのデマンドバス（阪急バス）の運行が開始 昭和62年(1987年) 国鉄バス（西能勢線）が廃止され、摂津天王～森上間で町貸切バスを運行。その後、阪急バスがデマンドバス（定期）の運行を開始（摂津天王～能勢町宿野間）し、阪急バスと国鉄バスの代替輸送及びデマンドバスに関して、覚書を締結 平成4年(1992年) デマンドバス（定期）の運行が廃止（天王～森上間）され、スクールバスによる運行を開始	あり

番号	該当箇所	ご意見（要旨）	町の考え方	計画の修正
3	24ページ 8行目～ 12行目	大阪府下の中でも、豊能郡（能勢町・豊能町とも）は生活圏が他府県（京都府や兵庫県）に越境しているという特殊な事情があります。吉野地区などは買い物などの用事で京都府亀岡市に行くこともありました。2003年6月末で廃止になった京都交通でも、もともとは吉川～亀岡の直通バスがあり（1970年代中頃に廃止）、その後は本梅で乗り換えても亀岡に行くことができました（もちろん、吉川線・森上線・野間線でも、倉垣橋などで相互に乗り換えて東西南北に移動できました。） こうした『生活圏が府境を越境する』という特殊な事情は、郡部の出身者がいくら訴えても、大阪の都市部に住まれる皆さんには全く理解していただけません。地域公共交通会議に参加している学識経験者や国交省運輸局・府管轄の職員などにもそのことを認知させるためにも、 <u>府内だけでなく、府境を越境した丹波（篠山）や口丹（亀岡）へも生活圏があることを明記していただきたいです。</u>	該当箇所については、令和2年10月に実施した住民アンケート結果概要について、主な外出先への交通手段として自動車を利用される方が多いことを示した資料となっております。主な外出先として、隣接市町では兵庫県川西市や兵庫県猪名川町への移動件数が多い状況にあります。 また、31ページ能勢町を取り巻く地域公共交通の課題として、課題③鉄道駅アクセスを支える広域交通の確保を挙げていることから、原案どおりとします。	なし
4	37ページ 2行目	「いつまでも安心できる暮らしとまちづくりを支える公共交通」について <u>住民に知らせ理解を得るために、区ごとに説明をする場を設けるべきである。</u>	公共交通の持続性を高める観点から、利用者である住民の皆さまが主体となって、公共交通を守り、育てていく意識の醸成を図る必要があります。必要に応じて区長会等で周知を行うなど、引き続き、住民の皆さまに対して、必要な周知を行ってまいります。	なし
5	39ページ	ダイヤ改正で減便するたびに、通勤や通学に合った時間帯にバスが運行されず、往復もしくは片方向は自家用車での送迎に頼らざるを得ない現状があります。以前は通勤・通学にも対応した、あるいは他路線との乗り継ぎも考慮された『生活するために、利用できる』ダイヤでした。しかし、特に2011年以降のダイヤ改正では、郡部では『バスが（使いたくても）使えないダイヤ』になり、10年ほど経ってさらに使えないダイヤに変わり、ダイヤという商品価値が改正の度に悪化していつています。それこそ能勢営業所が無くなった今、 <u>運転士のハンドル時間の制限などいろいろな課題でダイヤの組み立ては難しいかもしれませんが、需要のある時間帯にバスを動かすことは必要かと思えます。</u> 具体的でいえば、妙見口能勢線の奥山内方面行き始発も、あと数分の時間を変えれば、千里中央からの箕面森町線と接続でき、能勢高校への通学需要も確保できますが、実現されません。現ダイヤでは、東部→妙見口駅に向かう通勤・通学需要は確保されていますが、終バスが早まり、帰りは車による送迎が必要です。また西能勢線の上宿野・豊中センター系統の路線も、デマンドバスに変わる前（つまり京都交通の頃）は広野（亀岡市畑野）まで通じていましたし、亀岡市側でもその都度、広野への路線延長が永らく要望されていますが（市長の答弁でも言及されるほど）、府や市町村を跨いでいる以上、事態が進展せず、国・府や運輸局はどのように仲介をしてくれてきたのか全く動きが見えません。	いただいたご意見は交通事業者にお伝えいたします。引き続き、皆さまが利用しやすく、かつ持続的に運行を続けていける公共交通ネットワークの構築を目指して、地域公共交通会議等で検討してまいります。	なし

番号	該当箇所	ご意見（要旨）	町の考え方	計画の修正
6	40ページ	<p>車を持たないので、バス路線がある地域以外へは徒歩しか移動手段がなく、倉垣から大里に抜けるのに徒歩で4時間ほどかかりました。コロナ禍でレンタサイクルも使えず、タクシーも車両が少なく、呼び出せませんでした。</p> <p>有償福祉輸送は町民に限定されていることもあり、徒歩でしか移動手段がありませんでした。そんな中で、<u>町外から町内まで行けるところは路線バスを使い、町内の移動は昔のデマンドバスのように各地域に行ける新交通システムの存在は大きいです。機会があれば積極的に利用させてください。町外民であっても、使えるようになることを望んでいます。</u></p>	<p>新たな交通システムの導入（実証運行）にあたっては、現在、路線バスが運行していない地域を主な対象とし、地域住民の移動手段確保を図るため、利用対象者を能勢町民とする予定です。いただいたご意見は本格運行に向けた検討時の参考とさせていただきます。</p>	なし
7	49ページ	<p><u>主役は住民や利用者。利用者ニーズを施策に行かしていくために、アンケートを机上で検討するだけでなく、公聴会を何度も開催する必要がある。</u></p>	<p>公共交通を持続するためには、住民の皆さまの活動（積極的な公共交通のご利用など）が重要でありますので、ご意見を参考に公共交通施策を検討してまいります。</p>	なし
8	50ページ	<p>6.2 計画の進行管理について</p> <p><u>住民の意見を聞きAction(改善)に生かす。</u></p> <p><u>ア) 区ごとの意見集約の場を設ける。</u></p> <p><u>イ) アンケートを行う。</u></p>	<p>ご意見を参考に、計画の進捗確認と効果の検証・評価を行ってまいります。</p>	なし
9	53ページ	<p><u>バス利用者に対して「あと何回バスに乗れば、バス路線を維持できるのか」という数値を提示していただけないでしょうか。</u></p> <p>長野県松本市では、路線バス事業者が事実上倒産したときに、配布用の時刻表に「損益分岐点は1便あたり何人」と表記されるようになりました。</p> <p>京都や高槻の市営バスでも、路線ごとの収支が明らかにされています。「1便あたり何人乗ればよいか」「1人あたりあと何回、バス（や新交通のデマンドタクシー）を利用すれば、維持できるのか」など、<u>具体的な数値目標を利用者に対して提示してもらえると、利用者目線で公共交通を応援しやすくなります。</u></p>	<p>利用者に関する目標につきましては、52～53ページにございますように、地域交通の利用者数と公共交通利用者数を評価指標に設定しております。計画の進捗管理や評価指標（目標値）の評価を地域公共交通会議で毎年報告するなど、住民の皆さまなどが情報を共有できるように努めてまいります。</p>	なし
10	全体	<p>交通問題、難しい問題であると思うが、町づくりにとっても、とても大切！みんなでしっかり考える必要が。<u>新しく導入されようとしている乗合タクシー、たくさんの人に利用してもらえたらいい。使いやすく、ニーズに答えられるものにしてほしい。実証運行が行われるようであるが、検証の機会を持ち、見直しもやってほしい。</u></p>	<p>新たな交通システム（乗合タクシー）の導入について、実証運行開始にあたっては、住民向けの説明会や広報誌等で周知を行う予定です。また、実証運行開始後は、利用状況等を検証し、本格運行に向けて検討してまいります。</p>	なし

番号	該当箇所	ご意見（要旨）	町の考え方	計画の修正
11	全体	<p>他にも考えてほしいこと</p> <p>・東地域の運行については、どうなるのか。日曜日に路線バスの運行がないのは不便。路線バスも含めて考える必要があるのでは。</p> <p>・空白地有償運送も福祉有償運送も乗合タクシーもどれも日曜日休みである。どれか一つでも運行できないか。</p> <p>・スクールバスの活用は。</p>	<p>東地域の路線バス（妙見口能勢線）については、利用者が少ない状況を踏まえ、需要規模に応じた適切な交通モードへの転換等の改善に向けた検討を行う予定です。</p> <p>基幹交通（路線バス）と地域交通（タクシー、新たな交通システム）、その他交通（公共交通空白地有償運送、福祉有償運送、スクールバスなど）の連携については、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて、引き続き検討してまいります。</p>	なし
12	全体	<p>公共交通を「基幹交通」と「地域交通」と分けて、その内の「地域交通」のみを今回取り上げているのか？</p> <p>能勢町に車以外で観光に訪れる人も多い。そして、町外に出る住民も多い。町で策定した「地域交通」に「基幹交通」が合わせてくれる保証はないのでは？「基幹交通」と「地域交通」は連動している。一緒に考えていかないと、使い勝手の悪いものになるのではないかと？</p>	<p>35ページの4.3目指すべき公共交通体系の考え方で記載しているとおり、今後も持続可能な公共交通のあり方を検討するにあたっては、「基幹交通」や「地域交通」など各交通モードで役割分担を行いながら、全体的に連携強化を図る必要があります。</p> <p>町外への住民の移動や本町への来訪者の移動手段として、基幹交通（路線バス）は重要な移動手段であると認識しており、引き続き交通事業者等と意見交換を行いながら、町内の各地区から町内の乗換え拠点までの移動を「地域交通」が担い、乗換え拠点から町外への移動は「基幹交通」が行うなど、持続可能な公共交通ネットワークの構築に向けて検討を進めてまいります。</p>	なし