

公共交通特別委員会

日時：令和 7 年（2025 年） 2 月 1 0 日（月） 午前 1 0 時

場所：本館 3 階 委員会室

次 第

1. 開会

2. 案件

1 路線バス・オレンジゆずるバスに関する今後の検討スケジュール

【資料 1】：地域創造部

2 各政策会派における課題認識の共有

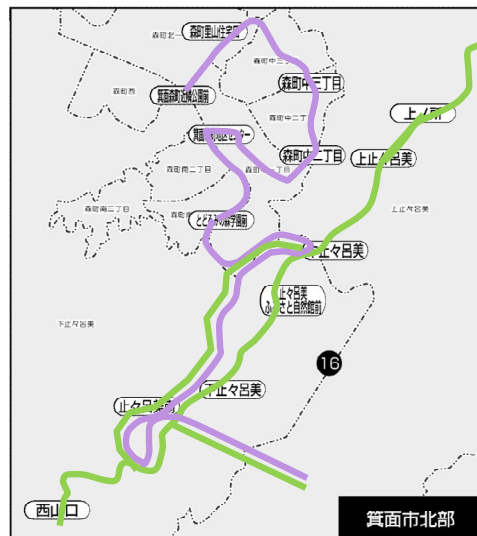
【資料 2】：公共交通特別委員会

3 その他

3. 閉会

社会実験路線 路線別速報値（R 6. 12月末）

資料1-1



如意谷線

評価基準	利用人数	達成率
8.5 人	9.3人	110%

※箕面市と阪急バスが負担を
分担しあう社会実験路線

箕面中央線(新稲系統)

評価基準	利用人数	達成率
25.8人	16.2人	63%

※箕面市負担の社会実験路線

箕面山麓線

評価基準	利用人数	達成率
23.7人	27.1人	114%

※阪急バス負担の社会実験路線

箕面小野原線

評価基準	利用人数	達成率
32.0人	19.4人	61%

※箕面市負担の社会実験路線

小野原東線(船場経由)

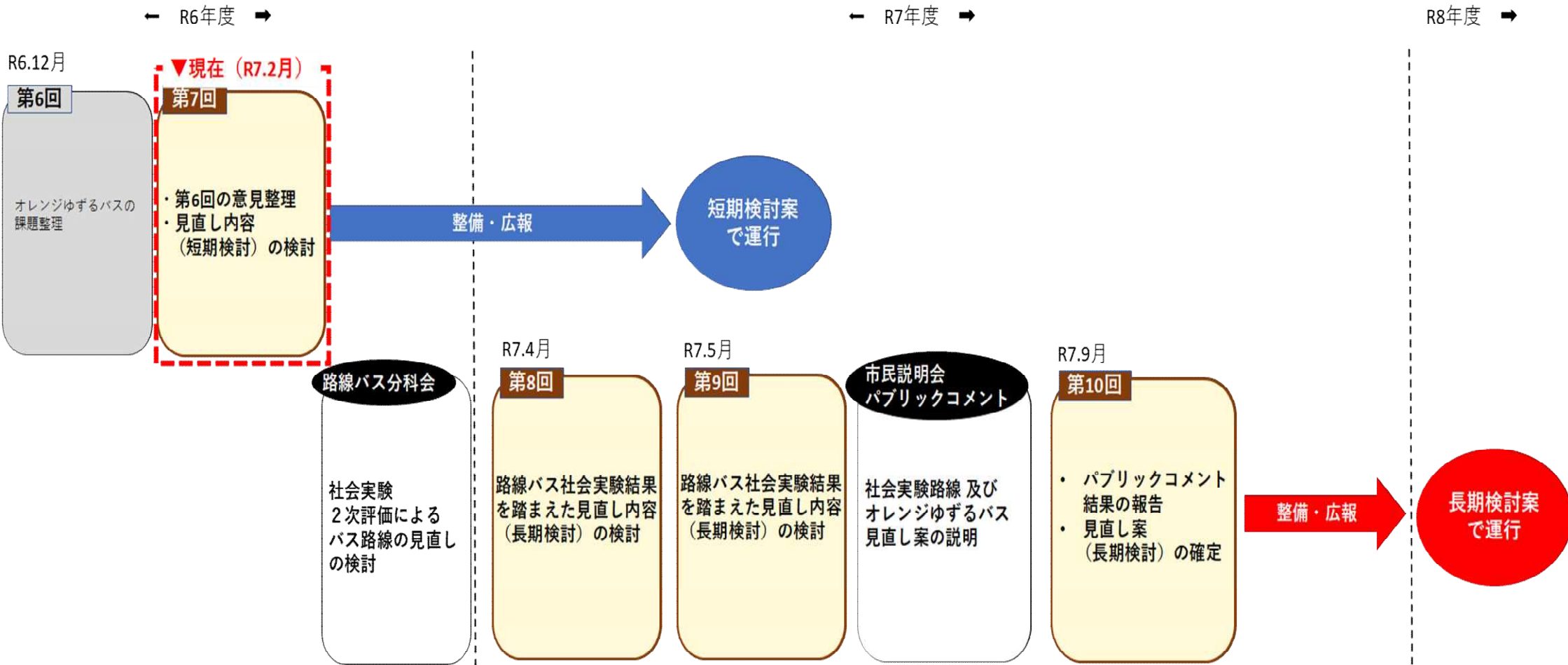
評価基準	利用人数	達成率
17.7人	14.8人	84%

※阪急バス負担の社会実験路線

- 箕面中央線
- 白鳥線
- 如意谷線
- 箕面森町線
- 北大阪ネオポリス線
- 彩都線
- 箕面山麓線
- 栗生団地線
- 小野原東線
- 石橋線
- 豊中市内線
- 栗生・萱野線
- 箕面小野原線

オレンジゆずるバス再編検討分科会の今後の検討スケジュール (第7回オレンジゆずるバス再編検討分科会資料からの抜粋)

検討スケジュール（予定）



各政策会派における課題認識の共有【路線バス】

政策会派	課題	解決策	備考
大阪維新の会	■西部地域から千里中央行きの便数の減少 ⇒車社会になりバス利用が減っているものの、一定の割合で利用する市民がいる。ただ民間であり、利益を出すために路線によっては減便せざるをえない状況がある。（運転手不足も大きな影響があると考える）	■収益確保策を阪急バスと箕面市で実施 ⇒市内に観光ポイントをいくつか設置し、そこを阪急バスが巡回運行	* 以前は千里中央までのバスがなくなり不便という声もあったが、萱野駅で乗り換えた方が早く着くから便利とのご意見もあり
	■10月1日の料金改定により、運賃の上昇 ⇒例えば、森町中央公園から箕面萱野駅が460円→520円となり、森町からの通勤に大きな影響を与えている（通学補助はあるが）	■森町内で生活が完結できる仕組みを構築 ⇒図書館の設置、市役所手続きのオンライン化の促進etc.	* 彩都は通勤利用で萱野駅まで阪急バスを利用する人が多いが、皆さん概ね利用しやすいとのこと
市民クラブ	■次のバスが来るまで朝は30分、昼は1時間の待ち時間がかかるようになって不便。箕面萱野駅から阪急箕面駅までなどは歩いたほうが早いと言われている。2024年10月に値上げしたのに不便で使いにくいことに納得いかないという声もある。	■利用者の比較的多い時間だけでも増便することができないのか？	
	■山麓線が栗生団地方面にしか行かないので、山麓線付近やそれより上に住んでいる人は今宮線まで降りて来ないとバスが使えない。	■山麓線を復活する	
自民保守の会	■千里中央行きバスの便数の減少で生じた不便をいかに解消するか （2つの新駅が開業したとはいえ、銀行や病院等の“行先”は移転されていないため、不便を感じている人が多い）	■阪急バス側で採算のとれる形で増便、またはダイヤの変更をしてもらえるのであればありがたいが、阪急バスの見解をまずは確認する必要がある。 ただし、運転手の高齢化・人材不足、または燃料費用の値上がり、路線によっては利用者減少、といった状況を考えると「便が減って不便になったからまた増やす」という解決策は現実的ではないのではないかもしれない。	
	■運転手の人材をいかに確保していくか （現状は、「平均年齢が10年間で5歳上昇」と高齢化が進み、運転手採用試験の受験者数も10年前と比較すると24.7%に減少している）	■バスの運転手としての仕事の魅力・やりがいの情報を適切なメディアを使って発信する。 ■中期的には無人・自動運転路線バスの導入（愛媛県松山市においては、2024年12月にレベル4のドライバー不要運転が全国で初めて運行が開始された）	
公明党	■市民の利用実態の把握	■市が行ったOD調査の共有	
	■運転手不足の改善	■市費の投入	
	■必要な路線・ルートの再検討	■市が行ったOD調査の結果の反映	
日本共産党	■北千里・千里中央行きの減便	■バス路線およびダイヤの見直し	
	■箕面萱野駅発の最終バスが早い		
	■おおむね便数が減り、1台の乗車数が多くなり、始発近くで乗らないと座れず、混雑もしている。		

各政策会派における課題認識の共有【オレンジゆずるバス】

政策会派	課題	解決策
大阪維新の会	■夜間運行の実施	■ルートや便数の見直し
	■日曜・祝日運行の充実	
	■遅延の発生防止	■バス停の精査
	■収支率の向上	■収益確保策の構築 ⇒企業スポンサーを募り、広告収入を確保 ⇒乗車特典キャンペーンや、期間限定イベント（夏休みスタンプラリーなど）の実施
市民クラブ	■市民病院まで行くのに一旦箕面駅や市役所まで来ないと行けないので困る、また帰る時は倍以上の時間がかかるので、紫のコースを復活させて欲しいという声が続つか届いている。	■オレンジゆずるバスは、路線バスで行き届かない部分をカバーするようなコースと便数を取れないか？
自民保守の会	■利用しやすくするためのダイヤの改善・ルートの見直し（利用者の声） ・黄・赤・青ルート：稲ふれあいセンターからのバスの運行間隔の長い時と短い時の差が極端（一本逃したら長時間待たされる） ・全ルート：循環してくれるのは良いが一方のみのため、往路は良くても復路に時間がかかる。内回りと外回りの両方の線が欲しいといった声が複数あり ・赤ルート（東部中循環）：青松園中央のバス停から石丸3丁目付近を通るルートの道が狭く、下り坂の勾配もきつい。住宅街にあるバス停からの乗降者もほとんどおらず（石丸地域の住人は自家用車を保有する富裕層も多く、利用者がほとんどいないのでは？という声もあり） ・赤ルート（西部北循環）：芝西のバス停を通過後、左折して171号線を通り、市役所へ向かうが、稲のバス停からの乗降者もほとんどおらず、このルートは必要なのか ・黄ルート（東部南循環）：朝の時間帯に、芝西のバス停から市立病院・いなふれあいセンター行きのバスの乗車人数が多く、乗るのをあきらめた人（高齢者）もいたほど ・小野原地域から豊川支所への手段が少なく、行きにくい	■個別のダイヤの改善やルートの見直し（便数の増減やルートの廃止・変更）は乗降者数の客観的なデータに基づいて実施するべき。 ・例えば、利用者の比較的多い朝と夕方は維持し、利用者の少ない日中は廃便とする。その代わりに日中は“のるーと箕面”の利用エリアを拡大したうえで利用を促す等、各交通手段の役割をメリハリを利かせて明確にすることが重要 ・一方で、多様化するニーズ全てに応えようとするよりリソースがいくらあっても足りないことになるため、基本的な方向性は従来のオンプレミス型ではなく、オンデマンド型（のるーとや公共ライドシェア等）を強化していく方向に移行していくべきでは
	■運行情報のよりわかりやすい発信 ・バス停の立て看板に記載されているQRコードを読み込んでみたが、接近してくるバスの表示がすぐにされなかった	■阪急バスに要確認
公明党	■定時制の確保	■各ルートの走行実態と利用実態の把握
	■現況ルートの最適化	■北大阪急行開業後の市民ニーズと変化の確認
日本共産党	■「市内全域を運行」するためにいわば「環状線」を作ったが外廻りだけでなく内廻りがないとなる地域がある。 ⇒「新家」から「小野原」に行った場合、「小野原」から「新家」に帰るバスがない。⇒用事を済ませ、次の1時間後に来るオレンジゆずるバスに乗って帰るとすれば、さらに1時間かけて市内を1週しなければならない。	■バス路線およびダイヤの見直し

各政策会派における課題認識の共有【AIオンデマンド交通】

政策会派	課題	解決策
大阪維新の会	■周知不足、乗り方や予約手順が複雑	■わかりやすい動画を作成し、ささえあいカフェや市役所・支所などで定期的に流す ■十分な説明が必要
	■利用料金が高い	
市民クラブ	■使い方がわからないという意見が多数ある。	■使い方のレクチャーをする機会を設けては？
	■利用料金が割高ではないかと感じる。	■利用者が増えたら金額を下げたり出来るのか？
自民保守の会	■AIオンデマンド交通という新たなサービスが始まったことをいかに認知してもらい、利用者を増やすか （現状は「使ったことが無い・知らない」という声がある。／利用者数としては、東エリアで30人弱、西エリアで10人程度 byネクストモビリティ担当者）	■自治会長など地域のKOL（キーパーソン）向けに体験会を開催し、まずは乗ってもらう ■初回乗車無料キャンペーンを行い、便利さを実感してもらう ■一度利用してもらった人へのインタビューを行い、利用者の前向きな評価の声をチラシ等で発信（高齢者を想定してSNSではなく紙で）
	■スムーズで快適な運行をどう実現するか（「道が狭く、迂回に時間がかかった」、「遅れて到着したため、電車の乗り換えに間に合わなかった」という声あり）	■要検討
公明党	■利用者拡大の促進	■アプリ等市民説明会の随時開催 ■供創モデル事業の拡大
	■市内の他地域への拡大判断	■各公共交通との区別と市民ニーズの把握
日本共産党	■1回300円の料金設定	■実証運行中なので、多くの声により、改善を重ねていける段階と認識しており、始まったばかりの声としてはこれを聞いておりますが、解決を探っていきたいところです。
	■「今すぐ予約」で約1時間後の乗車になることがあること	
	■乗り合いポイントの場所	

各政策会派における課題認識の共有【その他】

★自民保守の会より

※ 手段からではなく、箕面市の特性を踏まえて、あるべき姿から考えたい

地域の公共交通の課題としては、路線バス（阪急バス）・コミュニティバス（オレンジゆずるバス）・オンデマンド交通（のるーと箕面）、それぞれ個別で顕在化している問題に対処するような手段から考えるような解決の仕方ではなく、箕面市の特性や実態を踏まえて公共交通のあるべき姿を描いたうえで、現状とのギャップを埋めるようなアプローチが必要と考え、以下3点を補足させていただきます。

i) 他市とも連携をした課題解決

近隣市（池田市・豊中市・吹田市・茨木市）と比べて、移動手段の中でも自動車の割合が高い（箕面市は37.2%、他は20数%）ことや、森林以外の面積が豊中・吹田・茨木と比較すると小さいことを踏まえ、例えば日本版ライドシェア（自家用車活用事業）や公共ライドシェア（自家用有償旅客運送）の導入を積極的に検討しても良いと思われる。また、交通は箕面市内で完結しない（「池田市に行く用事が頻繁にある・豊中市千里中央によく行く」といった声もあった）ため、箕面市だけで解決しようとせず、他市とも連携して課題解決を行っていかうとするスタンスが重要

ii) ノウハウも蓄積され、自主財源の捻出もできるような”公有化”スキームを

住民の多様なニーズに応えようとすればするほど、役所側の負荷が増大することやそもそも財源に限りがあるといった壁が立ちはだかる。民営化することでその負荷が減ったとしても技術やシステム、ノウハウ等の知的財産が役所内に蓄積していらず、補助金が獲得できなければ市の財政を圧迫するといったことになりかねない

したがって、例えば今回の公共交通の課題であれば、公共ライドシェアのシステム開発を民間企業に丸投げするのではなく、市が保有して導入する。つまり、乗りたい人と乗せたい人をマッチングするようなシステムを構築し、利用されるごとに利用料が市のほうに入ってくるスキームをつくれませんか？ 箕面市内だけでは利用頻度に限りがあるため、他市へも広げることで利用者にとっての利便性向上だけでなく、市にとっての利用料収入のアップ、ひいては自主財源の確保も目指せるのではないかと

iii) ライドシェアについて

ライドシェアについては安全面の問題、トラブルになった際の対処の問題等あるものの、箕面市内にある自家用車が活用されることで混雑の緩和につながったり、地域内の人と人とのつながりの強化、また特に夜間に気軽に利用できる移動手段があることで飲酒を伴う食事がしやすくなれば箕面市内の飲食店をはじめとした産業活性化にもつながるといった波及効果も考えられるため、日本版ライドシェア、または公共ライドシェアいずれかの導入を真剣に考える時期に来ていると思われる