

公共交通特別委員会

日時：令和 7 年（2025 年） 5 月 2 2 日（木） 午前 1 0 時

場所：本館 3 階 委員会室

次 第

1. 開会

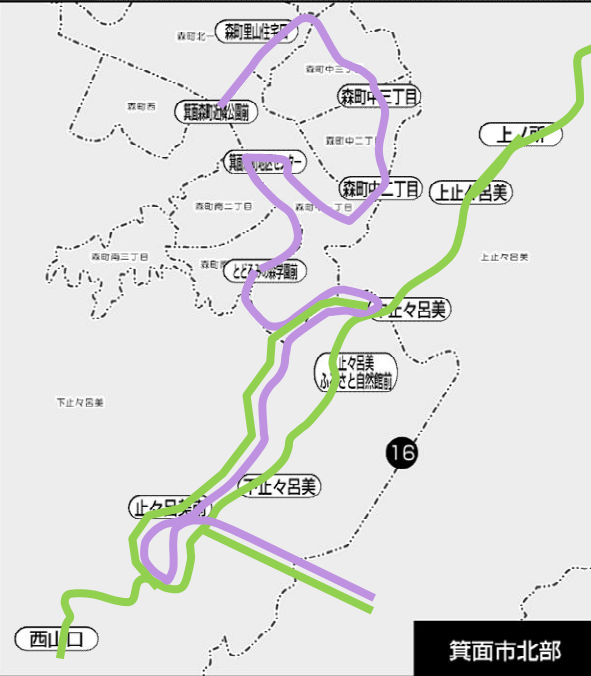
2. 案件

1 課題の整理【資料 1】

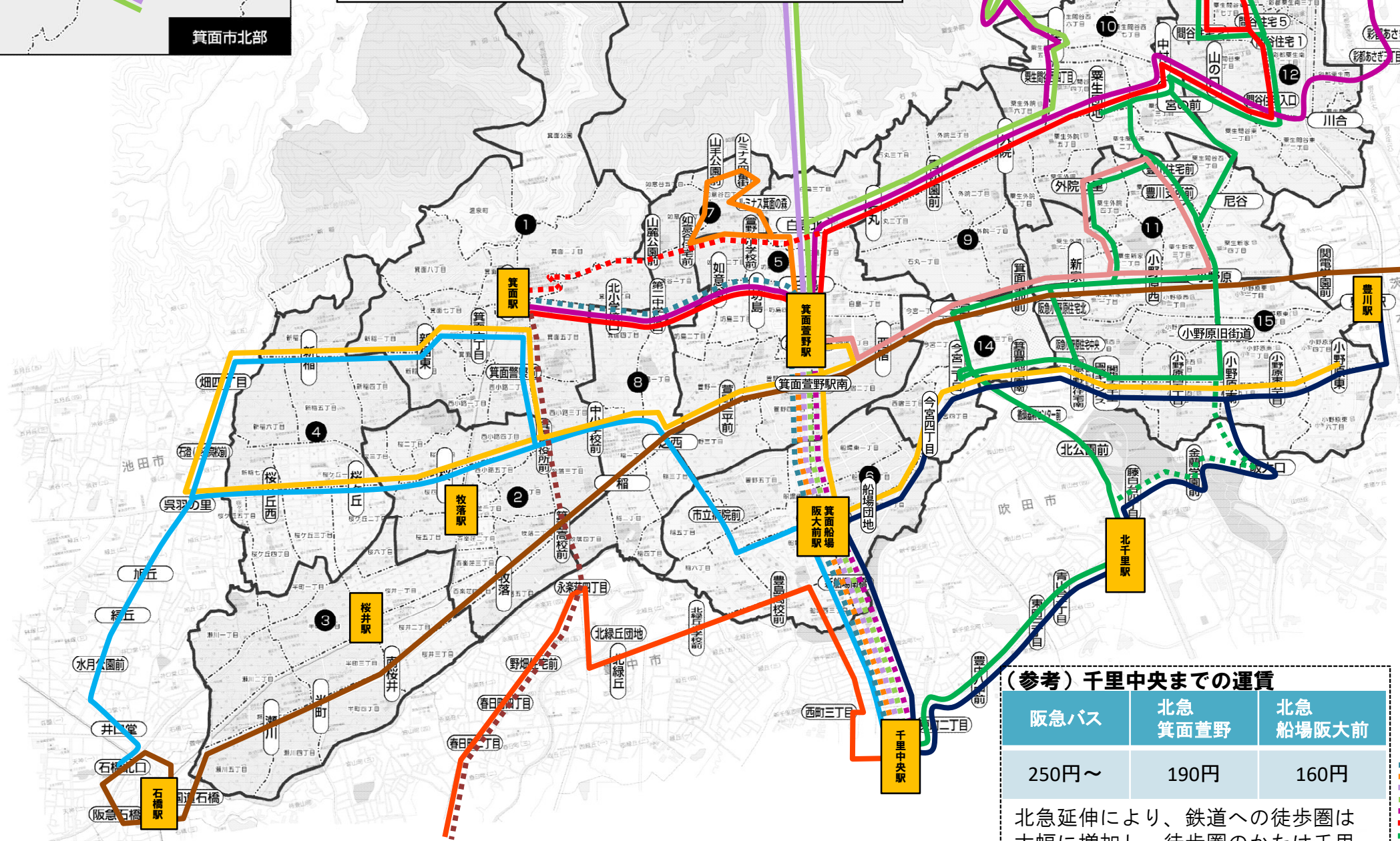
2 その他

3. 閉会

北大阪急行線の延伸に伴う路線バス（阪急バス）再編ルート



社会実験路線	
阪急バス負担	箕面市負担
①箕面山麓線 ②小野原東線のうち、箕面船場経由の系統	①（仮）箕面小野原線 ②箕面中央線のうち、新稲系統
①如意谷線 （阪急バスと箕面市が経費を分担しあって実施）	



- 箕面中央線
- 白島線
- 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

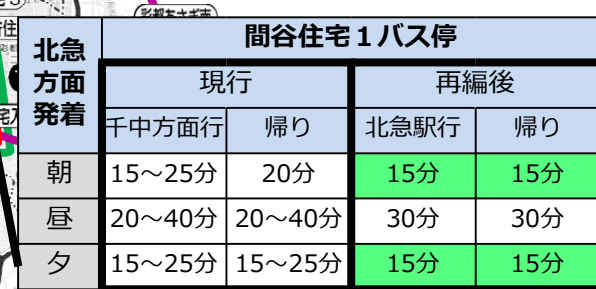
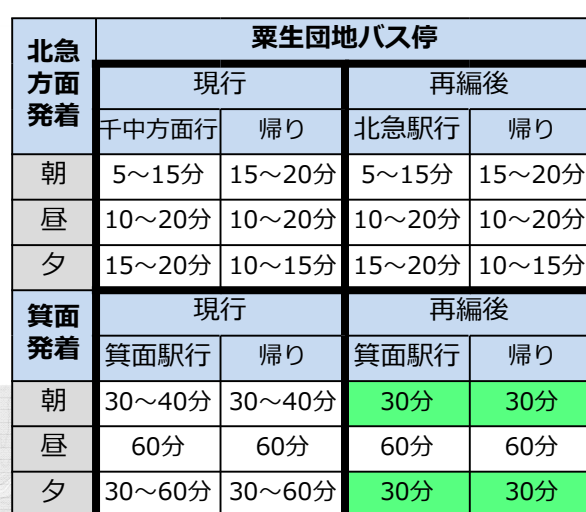
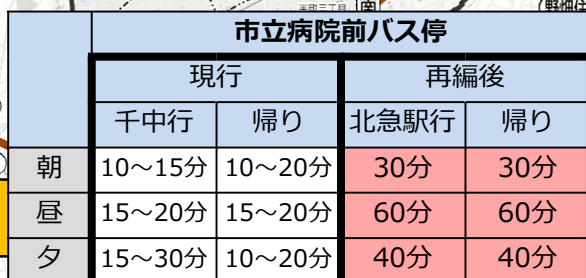
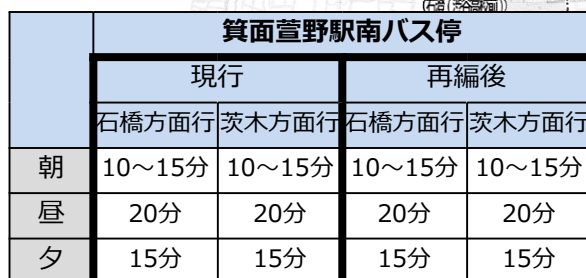
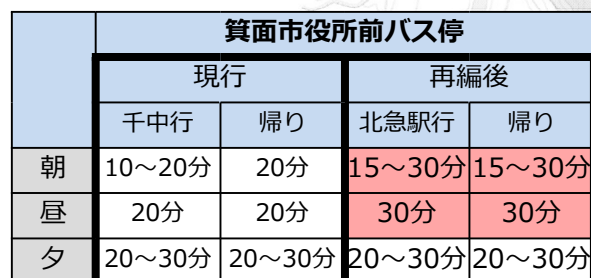
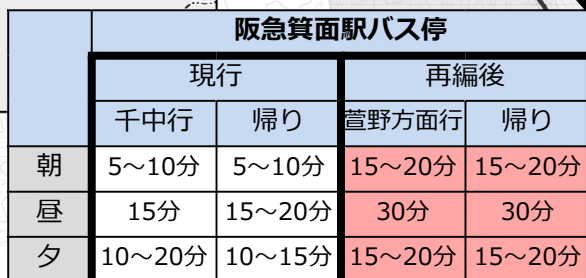
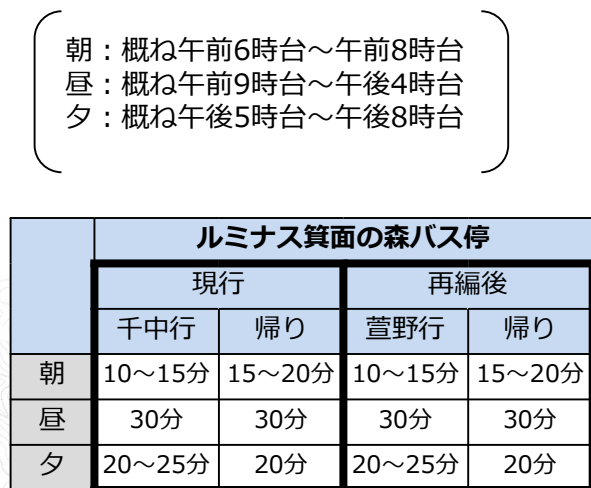
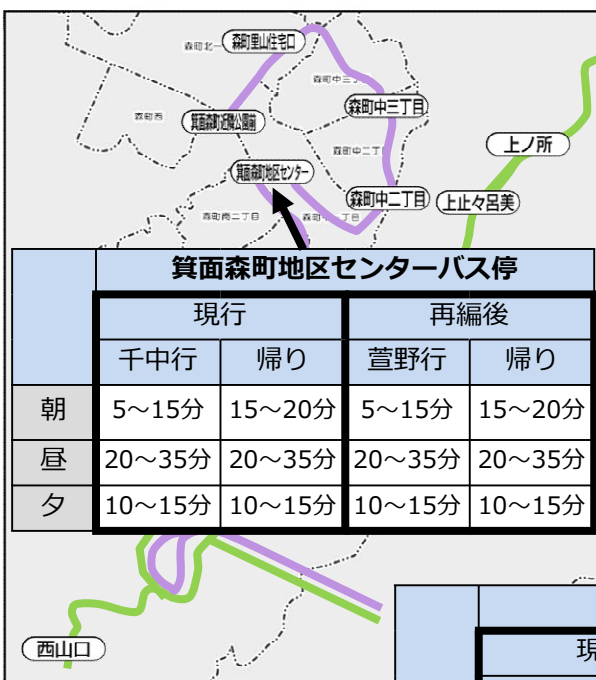
（参考）千里中央までの運賃

阪急バス	北急 箕面萱野	北急 船場阪大前
250円～	190円	160円

北急延伸により、鉄道への徒歩圏は大幅に増加し、徒歩圏のかたは千里中央へアクセスする運賃も低下

再編にあたり、
運行をとりやめる区間

◆市内各地点の運行間隔（令和6年1月見直し版）



運行間隔が現行より長くなる（差が概ね5分以上）

運行間隔が現行と概ね同じ

運行間隔が現行より短くなる

※「北急駅行」は、萱野・船場・千里中央のいずれかの北急の駅にアクセスする運行間隔を記載しています。
※運行間隔は想定であり、実際の運行にあたっては、多少の誤差が発生するなど、実際の運行内容とは異なる場合があります。

各交通モードの比較（阪急バス、オレンジゆずるバス、AIオンデマンド交通）

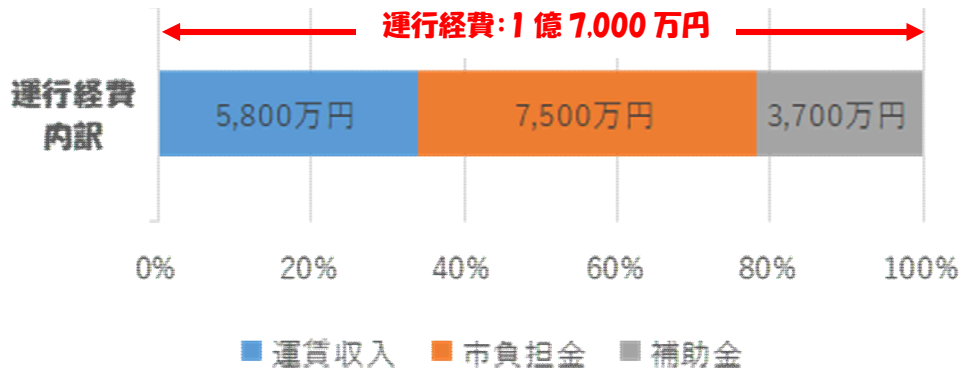
令和7年5月時点

交通モード	特性	公共交通網における役割	箕面市における交通モード	概要	利用定員	運賃	年間利用者数 （見込み）	年間事業費 （見込み）	財源内訳（見込み）			備考
									運賃収入	補助金	市負担	
路線バス	・軌道や駅施設がなくても、一定の幅員が確保された道路が整備されていれば運行可能 ・中量輸送が主 ・信号や交通渋滞など、道路交通状況の影響を受けやすい	・住宅街から主要な鉄道駅へのフィーダー輸送 ・一定の需要が見込まれ、営業路線として成立する地域の運行	阪急バス （実施主体） 阪急バス株式会社	・箕面駅、箕面萱野駅、千里中央駅などの鉄道駅を起終点として、これらの駅と市内各所を結ぶフィーダー型のバス。（鉄道などに接続して支線的な役割を果たすもの）	約80名 座席：約27席 立席：約53席 ※車両により変動	大人（中学生以上） 250円～ 小学生以下 130円～ 障害者・介護者 130円～ ※区間により運賃は異なる ※その他定期券等あり	—	—	—	—	—	—
コミュニティバス	・路線バスに比べると、より細やかな道路での運行が可能 ・小中量輸送が主 ・収支の不足分は自治体や地域住民、地域のスポンサーなどが費用負担する ・信号や交通渋滞など、道路交通状況の影響を受けやすい	・市内の主要な公共施設等を廻る市内完結型の輸送 ・営業路線としては成立しないが、市民の移動にとっては欠かすことのできない地域の運行（路線バスの補完） ・持続的な運行のため、一定の採算性が確保できるだけ の需要が見込まれるルートでの運行（これまでの目標は収支率50％）	オレンジゆずるバス （実施主体） 箕面市地域公共交通活性化協議会	・箕面駅、箕面市役所、箕面市立病院などの主要施設と市内各所を結んで運行するコミュニティバス。 ・循環型のルートを基本とし、路線バスが設定されていない道路や、路線バスだけでは乗り継ぎを要する区間をつなぐルートを運行。	35名 座席：11席 立席：24席	大人（中学生以上） 250円 小学生以下 100円 70歳以上 100円 障害者・介護者 100円 ※その他定期券等あり	約43万人 ※R5年度実績	約1億7,000万円 （運行台数：7台） ※R6年度予算ベース	約5,800万円	約3,700万円	約7,500万円	オレンジゆずるバス再編検討分科会にて議論し、以下の点を基本的な考え方として再編を行った。 【運行ルート】 ・主要な公共施設を乗り継ぎ無しでアクセス ・可能な限り、再編前のバス停での運行を継続 ・定時性の確保 ・路線バスのルートとの重複を考慮 【運行時間・ダイヤ】 ・利用しやすいパターンダイヤ（1時間に1本） ・市立病院での受付時間に配慮した運行ダイヤ ・市立病院、市役所などの利用時間を考慮し、再編前と概ね同じ時間帯を運行
新たなモビリティ	・自動運転やAIによる乗合調整など、新技術を活用することが想定される ・小型車両で複数グループの乗合による小中量輸送が主	・バス停から住宅までのファースト/ラストマイルの移動手段の確保 ・住宅から近くのスーパーなどへの移動手段の確保 ・技術の進展状況や事業性などについて検討・研究が必要	AIオンデマンド交通のーと箕面 （実施主体） 箕面市	・高齢化の進行や急勾配等の道路環境等の影響により、従来の公共交通ではカバーしきれないニーズなどへの方策を検証するため、「箕面・新稲地域」「粟生間谷・彩都地域」の2エリアにおいて、令和6年12月19日から令和8年3月31日まで、実証運行を実施中。	8名 座席：8 席	大人（中学生以上） 300円 小学生 100円 障害者・介護者 100円 ※その他定期券あり	約2万人 ※現時点での見込み	約6,500万円 （運行台数：2台）	約500万円	—	約6,000万円	バスやタクシー等の従来の公共交通との共存や、運行コストが高コストであることを踏まえて、従来の公共交通との役割分担・棲み分けの視点が重要。

※AIオンデマンド交通…従来のバスのように定まった時刻表・運行ルートはなく、利用者の予約に基づき、エリア内のミーティングポイント（乗降拠点）間をAIが最適なルートを選択しながら運行する乗合型の新しい公共交通のこと。

オレンジゆずるバスの運行に係る費用等について

1, オレンジゆずるバス運行にかかる経費（R6年度予算ベース）



- ・バス1台を追加で運行するためには約2,600万円の運行経費が必要
(青・赤・黄ルートは各2台、運行の短い緑ルートは0.5台の合計6.5台で計算)
- ・人件費や燃料費等の上昇により、運行経費はさらに増加する見込み
- ・高齢者の利用が多く、運行頻度を増加しても利用者増はあまり期待できない。

2, オレンジゆずるバス運行に必要な車両・運転士（R6年度運行）

項目	青	赤	黄	緑
車両	2台	2台	2台	1台
運転士	3人	3人	3人	1人

※緑ルートはR6からの運行（R5年度は青・赤・黄の6台を運行）

※青・赤・黄の3ルートは、1周2時間のルートを2台で運行し、1時間に1本の運行を確保

※運転士の休憩時間を確保するため、2台の運行に対して3人の運転士が必要

※緑ルートは1周1時間のルートを1台で運行し、1時間に1本の運行を確保

※運行の間に休憩時間を設け、1台の運行を運転士1人で運用している

※運行するためには、別途、運行管理者等も必要となる。

→運行ルートや運行時間を拡大すると追加で車両や運転士が必要となる

- ・令和6年4月から、輸送業を担う運転士などへの時間外労働の上限規制適用の猶予期間が終了し、改善基準告示が改正されたことなどに伴い、運転士不足が加速し、全国的な課題となっている
- ・大阪府域においても例外ではなく、各地域で減便や路線廃止が発生し、地域によっては黒字でも減便せざるを得ない状況が発生している
- ・仮に運行頻度を倍にすると、新たに10人+運行管理者以上の人材確保が必要
- ・バス1台の購入費用は、実績額として約2,600万円となるが、物価高騰等により、大幅に値上がりすることが見込まれる