

箕面市地域公共交通活性化協議会
第9回 路線バス網再編検討分科会 会議録

1. 日時

令和4年1月14日（金） 午後3時00分～午後4時00分

2. 場所

箕面市役所 3階 委員会室

3. 出席者

(会長)

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司

(副会長)

- ・富山大学都市デザイン学部都市・交通デザイン学科准教授 猪井博登

(委員)

- ・阪急電鉄株式会社交通プロジェクト推進部部长 越智厚
（代理出席）交通プロジェクト推進部課長 片山裕己
- ・北大阪急行電鉄株式会社延伸事業部調査役 小林孝安
- ・大阪モノレール株式会社総務部総務課長 正田真一
- ・阪急バス株式会社自動車事業本部営業企画部計画課長 田中祥敬
- ・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長 片田一真（オブザーバー）
（代理出席）交通企画課専門官 中井睦
- ・国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所高槻維持出張所長 徳永晋哉
- ・大阪府箕面警察署交通課長 大西将仁
- ・箕面市みどりまちづくり部道路管理室長 杉中純弥
- ・箕面市健康福祉部健康福祉政策室長 村中慶三
- ・箕面市地域創造部地域創造推進監 岡本秀
- ・箕面市地域創造部箕面営業室長 柴田大

(欠席)

- ・大阪府池田土木事務所地域支援・企画課企画グループ課長補佐 遠藤淳
- ・公募市民 中西昭弘
- ・公募市民 中尾佳生

以上、委員15名のうち12名出席、オブザーバー1名出席

4. 議題

- (1) ルート案の修正について
- (2) 各ルートの運行頻度案及び計画への記載方法について
- (3) その他

5. 議事要旨

(1) ルート案の修正について

【検討内容は次のとおり。】

○間谷住宅や栗生団地などを運行する箕面山麓線について、パブリックコメントで非常に多数の意見が提出されたが、バス事業者の協力もあり、社会実験路線として再設定することになり、良い方向に進んでいると感じている。また、現在、市で実施中のタウンミーティングにおいて、箕面山麓線の再設定などの方向性を説明した際には、おおよそ市民のみなさまにも納得いただいている印象。

○箕面山麓線は、市道箕面今宮線を通る形で再設定することとなったが、市道箕面今宮線の安全対策はどうなっているか。また、再編後箕面山麓線が廃止となる区間の利用者数や予測される需要は。
→道路管理者としても市道箕面今宮線の安全対策は課題であると認識をしており、安全対策として、次の2点の事業を進めているところ。

1点目として、市道箕面今宮線沿線における建物の建て替えにあたって、歩道用地の確保の交渉を行い、用地を確保できたところから順次歩道を整備するというもの。

2点目として、市道箕面今宮線にある水路を暗渠化し、そこを歩行空間として活用するというもの。

→再編後、箕面山麓線が廃止となる区間（対象バス停：萱野北小学校前、如意谷住宅前、山麓公園前）から箕面駅へアクセスする利用者数は、現在、一日あたり約60人で、利用者アンケートに基づく再編後の需要予測では、一日あたり約12人の予測となっている。

○バス路線再編について、再編ルート案がかなり固まってきたが、鉄道事業者の立場からのご意見などがあればお聞きしたい。

→社会的にCO₂排出量を減らしていくことなどが求められている中で、移動手段を公共交通へ転換してもらうということは非常に大切。今後は、事業者や行政などが、協力して利用促進を考えていきたい。

→バス路線再編の検討にあたり、北急延伸区間における鉄道とバスの需要も考慮した議論をしていただいていることに感謝している。今後、さらに議論が具体化していく中においても、引き続き公共交通を利用される方の利便性と事業者の事業状況などのバランスを見極めながら議論を進め、箕面市内の公共交通の再編をより良いものにしていきたい。

→バスや鉄道等の公共交通ネットワークの拡充というのは、市民の生活の質を高めるものであり、ご意見を広く聞きながら、より実態に即したルートに設定していくことが、地域の魅力を高めていくことにも繋がると考える。また、実際に運行を開始した後において、利用状況に応じた再編をしていくことも必要と考える。

(2) 各ルートの運行頻度案及び計画への記載方法について

【検討内容は次のとおり。】

- 社会的な傾向として、公共交通は負のスパイラルに陥っているが、箕面市においては、北急の延伸及び路線バスの再編を機に正のスパイラルに変えたいという思いを持っているが、まずは皆様に乗車いただくのが重要と考えている。

- 資料2において、運行ルートは「新設します」など確定的な表現をしているのに対し、運行頻度は「想定です」という表現を用いており、表現のブレに違和感を感じる。
→運行ルートについては、バス事業者からも運行すること自体は可能と聞いている一方で、運行頻度については計画策定後の社会情勢の変容などにより大きく変動する可能性があることから「想定」という記載にしている。

- 運行頻度も含めた運行内容については、本来バス事業者が決定するものではあるが、分科会においては事業者の協力も得ながらそれらの再編内容の検討を行っている。分科会では、予測される需要に応じて運行頻度を設定するという事で議論を進めてきた経過もあるので、そのことが分かるように記載を修正してはどうか。
→バス事業者としては、今後どのような社会情勢の変容があるかが不透明な中で、柔軟に対応できるようにしたいという考えがある。表現を修正するに当たっては、文言整理のうえ、今後の社会情勢の変容次第では計画への記載からの変更の可能性があるということに記載いただきたい。

- 一部路線の運行間隔の表中にある「調整中」と記載されている部分は、そのまま地域公共交通計画にも記載されるのか。
→ご指摘の箇所については、引き続き調整を進め、次回の分科会でご確認いただいたうえで、地域公共交通計画として策定する際には、他の路線と同レベルで運行頻度を記載する予定。

- 北大阪ネオポリス線がかなり増便するような想定になっているが、現在の阪急バスの状況下でこの増便は可能か。
→彩都地域については、今後さらなる人口増や企業の進出に加えて、鉄道駅が近くに整備されることによる定時性の確保などの利便性向上もあることから、バス利用者の増加を見込んでいる。利用者の増加が見込まれる彩都地域から運行する系統を増便することを想定している。また、路線の全区間で増便するという事ではない。

- 特に箕面萱野駅については、路線の再編後、公共交通の乗り継ぎ拠点になるため、箕面萱野駅へのアクセス数の増加というのは重要。

- 北急延伸後、箕面萱野駅ではバスと鉄道の乗り継ぎが生じることになる。バスの運行頻度案は今回示されたが、鉄道の運行頻度はどれくらいになる想定か。
→延伸後のダイヤは未定であり、今後、詳細な検討をすることになる。ただし、現時点では、現在千里中央駅に來ている電車が、箕面萱野方面まで走行し現在の運行頻度と同程度になる

ことを想定している。

○バスは道路を走ることから、計画の中において、特に新しく整備される道路や議論のあった市道箕面今宮線など、道路の構成についての情報も記載してはどうか。

(3) その他

【意見・質疑応答は次のとおり】

○現在実施されているというタウンミーティングとはどのような取り組みか。

→小学校区ごとに開催し、市長が主な市の施策の紹介を行った後、参加者と意見交換するというもの。

バス路線再編についても、様々なご意見をいただくが、パブリックコメントを踏まえた再編案の修正などについて説明をすると、おおよそ納得いただいている印象。また、公共交通の維持・存続にはご利用いただくことが何より重要であることから、積極的なバス利用の呼びかけも行っている。

以上