

箕面市地域公共交通活性化協議会
第10回 路線バス網再編検討分科会 会議録

1. 日時

令和4年3月2日（水） 午後3時00分～午後4時10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）交通企画課係長 谷健太郎
- ・公募市民 中西昭弘
（代理出席）勝間田早紀
- ・公募市民 中尾佳生
- ・箕面市みどりまちづくり部道路管理室長 杉中純弥
（代理出席）道路管理室グループ長 木寅徳弘
- ・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)

- ・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
- ・大阪府箕面警察署交通課長 大西将仁

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) 運行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) 社会実験路線の評価基準の設定及び評価・見直しの流れ(案)について

(4) その他

5. 議事要旨

(1) 運行ルート案の修正について

【検討内容は次のとおり。】

○箕面中央線の循環系統をとりやめると、箕面市の西側、とりわけ新稲等の地域から千里中央駅へバスでダイレクトにアクセスすることができなくなり不便になる。箕面中央線の循環系統のとりやめは決定事項ということか。箕面中央線の循環系統を再度設定するという点について、もう一度議論してほしい。

→過去に実施した利用者アンケート等の調査結果によると、箕面市の西部地域から箕面萱野駅へアクセスしたいという意向が一定以上あったことから、西部地域から箕面萱野駅へのアクセスの確保について阪急バスと協議を行ってきた。協議を行う中で、阪急バスから西部地域から箕面萱野駅へのアクセスを確保するために、路線が重複する箕面中央線の循環系統の設定をとりやめたいという提案があったもの。

なお、運行ルートの修正については、案として分科会でご議論いただいているものであり、現時点ではまだ決定事項ではない。また、いただいたご意見などもふまえて協議会に報告した上で、広く市民のみなさまにパブリックコメントを募集して再編案が固まっていくという流れである。

→この分科会は、今あったようなご意見も含めて議論するための会議であるため、ぜひとも事務局や阪急バスの間でも再度検討をいただきたい。その結果として、案の形は変わらないかもしれないが、再度検討した結果を協議会の場などで報告いただきたい。

○今回の路線バス網の再編を検討していくにあたって、最も大きな要素となるのが、こういった路線を設定すると路線を継続的に維持していけるかということ。箕面萱野駅行きに加えて千里中央駅行きも残すとすると、需要の分散が想定され、路線の維持は難しくなる。

また、現在の箕面中央線の循環系統における新稲等の地域の利用が少ないこと、箕面萱野駅には商業施設などがあり買い物などの目的を果たせることなどからも接続先は箕面萱野駅に集約する形で考えている。

→路線の再編において、運行事業者のサービスの供給可能性というのは最も重要なポイントである。

(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。】

○地域によってサービス水準には差がある一方で、サービスが不足するような地域についてはオレンジゆずるバスで補完するという説明もあった。路線バスとしてのサービスが不足する地域や社会実験がうまくいかなかった地域では、路線バス以外にどんな選択肢があるのかということをも市民も不安に思っているはず。幹線的な移動を担う路線バスとそれらを補完するオレンジゆずるバスのつながりが明確に分かるように資料に落とし込み、説明していくことが今後は重要になる。

○資料における運行頻度の時間帯区分は、朝・昼・夕の3つの区分となっているが、夜の時間帯についても記載するべきではないか。もし、何らかの事情があって記載を省略しているのであれば、そ

の旨を資料にきちんと記載しておくべき。

→夜の時間帯（概ね21時以降）の運行については、21時過ぎで運行が終わる路線もあれば、24時近くまで運行している路線もあるなど、路線によって性質が大きく異なり、路線によって時間帯の定義が不揃いとなってしまうことや、時間帯の定義が不揃いな中で“運行間隔”を記載しても分かりにくいことなどが想定されたため、記載を省略している。

なお、各路線の終発時間などのダイヤ設定については、現状の路線の時間帯をベースに今後阪急バスと協議を進めていく想定であるが、新型コロナの影響により夜間のバス利用者の減少が著しい状況などもあり、それらの利用の減少が定着するようであれば終発時間を早めざるをえないということも考えられる。

○路線バスを補完する手段としてオレンジゆずるバスがあるという説明があったが、実際は路線バスに対して市が補助をするという選択肢もあり、その選択肢の方が市としてもコストが安く済むという可能性もあるのでは。

→社会実験期間中の利用実態を見定めながら、市と阪急バスの両者がWin-Winの関係を築いていくことができる方策を検討したい。

○今後、オレンジゆずるバスの再編も検討されることになるが、オレンジゆずるバスも事業継続のために一定の事業性は必要となるので、そういった意味では路線バスと競合するような部分も出てくるかもしれない。そういった場合には、路線バスに対して補助いただくという話も出てくる可能性はある。

○今回の路線の再編にあたって最も重要なことは、運行事業者における運転士の確保などを含めて供給を維持していけるかどうか。そして、その次に需要がどれくらいあって、費用対効果がどうなのかという観点がある。色々なニーズや要望もあると思うが、本当にこの再編案で運行事業者はサービスの供給が可能なのかどうか、そしてその供給が一時的なものではなくて当面の間継続していけるものなのかどうかという議論があることをご理解いただく必要がある。

(3) 社会実験路線の評価基準の設定及び評価・見直しの流れ（案）について

【意見・質疑応答は次のとおり】

○定期的にモニタリングを実施するという必要かと思うが、各時点評価で基準を満たさなければ直ちに路線の見直しに入るというだけでなく、利用実態に応じて利用促進を図っていくという段階も必要と考える。

→協議会における評価は3ヶ月ごとに実施する想定ではあるが、市民に対しては毎月の利用実態を公表することを考えている。毎月の公表において基準に対して利用が足りていなければ、地域への働きかけや利用促進を行っていく想定。

○（仮）箕面小野原線の評価基準について、41人/便と記載されているが、車両の乗車定員などから考えるとかなり達成が難しい、あるいは、そもそも達成が不可能な基準設定とはなっていないか。基準を達成できる見込みで設定されているか。

→（仮）箕面小野原線については、“1便”をどこからどこまでの距離でとらえるかということが、

ご指摘の原因であると考え。 (仮) 箕面小野原線であれば、小野原～箕面船場阪大前駅～箕面萱野駅～新稲までの距離を1便として基準を設定している。つまり、小野原地域から駅へ行く利用者と、駅から西部地域へ行く利用者とを合わせて41人/便という利用者が必要という基準となっている。また、バスの利用にあたって、実際は、途中での乗降もあるため、バスの車内に同時に41人が乗っていないくても基準を達成するという事は起こりうる。

なお、利用者アンケート結果に基づく需要予測結果として、(仮) 箕面小野原線では、基準を達成できるかどうかの瀬戸際の予測となっており、社会実験は、それらの需要の見極めを目的として実施するもの。

○本来、バスの運賃は距離に応じて上がっていくものであるが、箕面市内の路線では均一運賃制が採用されており、距離が伸びても運賃が上がらない。このことが、運行距離が長い路線では評価基準となる必要な利用者も多くなるということの原因でもあると思う。運賃が上がっても路線が維持されていくことの方が重要と考えるので、均一運賃制という枠組みを変えるような検討も必要ではないか。

→阪急バスの路線においても、路線の維持のために、減便ではなく協議運賃により運賃値上げを実施した地域はいくつかある。しかしながら、運賃設定については、阪急バスという会社全体の経営に関わってくる事項であり、サービスとのバランスや事業展開などの事情もあるため、協議運賃の導入については、慎重に検討するべきと考えている。

○収支率100%を達成できなかったからといって減便をすとか路線を見直すとかでいいのかという危惧はある。例えば減便をしたことでさらに利用者が減少し収支もあわせて悪化するということも想定される。そういった意味で、負のスパイラルに陥らないためにも市が補助をして運行頻度を確保するという選択肢があってもいいのではないかと思う。

→路線の見直しの形として、オレンジゆずるバスでの代替以外にも、路線バスのまま他路線との統合などにより運行を確保していくことも選択肢として考えられる。

→今回の議論では、社会実験路線の見直しを始める、いわばスイッチを入れるところを決めようとしているものと認識している。一方で、実際の落としどころをどうするのかという議論は必要なので、コストが安く済む方策であったり、別の路線との統合であったりということについては引き続き検討していかなければいけないと考える。

○社会実験路線として、箕面市負担の路線と阪急バス負担の路線があり、箕面市負担の路線については、引き続きの市の負担があるという前提であれば収支率80%でも残すという選択肢もあるかもしれないが、阪急バスが負担する路線については、市の補助がないのであれば路線の継続という観点から、収支率100%が必要。

○今回の路線の再編にあたっては、運行事業者の協力もあり、維持が難しい路線を直ちに廃止するというのではなくて、社会実験というフェーズを設けてその間に利用促進を図ることが可能であるということが重要なポイント。本日議論があったように、社会実験を実施して路線の維持がやはり難しいということが分かった場合には、市が補助をするなど様々な選択肢があるので、今後はそういった着地点を検討していく必要がある。非常に難しいところではあるが、市民にとっては使いや

すく、事業者にとっては持続可能な、という両立解を探っていただければと思う。

(4) その他

【意見・質疑応答は次のとおり】

- 交通の目的施設となり得る施設の立地が変わることが決まっているところなどはあるか。
→市立病院を将来的に国道423号沿いに移転するという計画がある。

以上