

箕面市地域公共交通活性化協議会
第12回路線バス網再編検討分科会 会議録

1. 日 時

令和6年9月3日（火） 午後2時00分～午後3時00分

2. 場 所

箕面市立市民会館 2階 大会議室2

3. 出席者

（分科会長）

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司

（副分科会長）

- ・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）

- ・阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部課長兼沿線まちづくり推進部課長 武藤雄飛
- ・北大阪急行電鉄株式会社常務取締役 出口公利
- ・大阪モノレール株式会社総務部経営戦略室課長 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 北野航
- ・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長 大塚保洋（オブザーバー）
- ・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 片山喜生
（代理出席）管理第二係長 石原慎一
- ・大阪府池田土木事務所企画グループ長 原井真一
- ・大阪府箕面警察署交通課長 田中真理
（代理出席）交通総務係長 淵上勝寛
- ・公募市民 中尾佳生
- ・オレンジゆずるバス再編検討分科会副分科会長 藤井健三（オブザーバー）
- ・箕面市みどりまちづくり部道路管理室長 清水章友
- ・箕面市地域創造部担当副部長 荻野知崇
- ・箕面市健康福祉部健康福祉政策室長 村中慶三
- ・箕面市地域創造部箕面営業室担当室長 青山拓矢

（欠 席）

- ・公募市民 堀康次郎

以上、委員15名のうち14名出席、オブザーバー2名出席

4. 案 件

- (1) 路線バス社会実験路線の利用状況について
- (2) 1次評価結果及び対応内容について
- (3) その他

5. 議事要旨

- (1) 路線バス社会実験路線の利用状況について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○鉄道が萱野まで延伸されて便利になることは非常に良いことだが、一方で延伸した結果非常に不便になったと言っている人もいる。特に箕面の西部及び東部から千里中央へのアクセスが非常に不便になった。また、箕面市は東西に長いが、それを貫く道路が国道 171 号しかない。そのため、箕面萱野駅ができて一旦国道 171 号に降りて、そこから南北にいかないといけない。しかも南北にちゃんとした道路があるかという、ほとんどない。バス路線を作ることは良いことだが、それと平行して箕面の道路網を見直して、例えば箕面萱野駅から東西南北の道路を整備するなどアクセス性を考える必要があるのではないかと。

→不便になったという意見に対しては、具体的にどのように不便になったかをアンケート調査結果で整理していただきたい。道路のことに関しては、地域公共交通活性化協議会の所管外ではあるが、都市計画道路をどう整備していくかは、都市計画審議会において数年前に考え方が大きく変わった。1つは通学などの安全面に極力配慮すること。もしもう1つはマイカーなどのための道路ではなく、バスなどの公共交通が走るための道路を優先して整備していくこと。道路整備には時間を要するため、公共交通の見直しと道路網の再編に時間的差異が生じているが、そういった整備も進めている。

- (2) 1次評価結果及び対応内容について及び(3) その他

【(2) について分科会案としてとりまとめを承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○アンケート結果の運行本数に関し、10 分に 1 本はほしいという意見がかなり多いが、箕面市を運行している路線は再編前でも昼間に 10 分に 1 本運行していた路線はほぼなく、事業者的にも 10 分に 1 本という本数は感覚的にはかなりハードルが高いと感じている。また、特に運行本数についてご意見をたくさんいただいているが、再編前がどうであったかということと比較する必要があると思うので、そのあたりのデータがあれば次回以降示していただきたい。

2 点目として、運行本数が減っている路線について、参考資料①の水色の路線を箕面中央線と呼称している。この路線の再編前のご利用状況は、千里中央から箕面船場阪大前エリアと市立病院前間だけで路線全体の 30% 近くとなっていたが、鉄道の延伸によりこの区間のご利用がほぼ全て消失したことから、便数も調整せざるを得ない状況であり、実際は 50% 程度の利用者が減少している。一方、今まで千里中央から船場エリアにアクセスするにはバスに乗る必要があったが、鉄道で直接行けるようになったという意味では圧倒的にバスより鉄道の方が便利なのは間違いなく、恩恵を受けているかたも多数いる。公共交通全体でどうなのかということを考えると、バス利用者のかただけに対してアンケート調査をするのではなく、箕面船場阪大前駅や箕面萱野駅などの鉄道利用者に対してもアンケート

調査を行い、全体として公共交通が便利になったかどうかというご意見をとるべきではないかと思う。
→7月に路線バス利用者アンケートを実施したが、それに加えバス利用の有無に関わらず、無作為に抽出した箕面市民2,000名のかたに対して市民アンケートを配布しているところである。

○評価の面でいうと非利用者のかたのご意見もしっかり聞く必要があり、市民アンケートと合わせて分析しないといけない。また、今回は全体での収支率で評価しているが、分析によって利用者が多い区間や少ない区間が見えてくる。今回基準を満たさなかった2路線については、hanicaのデータを活用して利用状況を詳細に分析し、全体を減便する以外でも路線短縮などで変更のパターンはあるかと思う。それぞれの路線の見直しを考える時は、減便の対応だけでなく路線短縮なども含め、路線のODなどの分析をし、報告いただければ議論できるかと思う。

→今後、路線バス利用者アンケートや市民アンケートの分析は進めていくが、利用状況を分析している中では、箕面中央線（新稲系統）や箕面小野原線において、特に日中のご利用が少ないことが分かっている。また、東西を一体的に結んでいる箕面小野原線において、西部より東部の利用者が少ない。

→補足として、今後2次評価以降のことについて検討していくことになるが、現在の利用状況の分析やアンケート結果なども複合的に考えながら、便利でかつ持続性のある路線にしていくにはどうしたら良いかということも含めて検討を進めていく。

→基本的には新駅を作って鉄道の軸を強化したことを踏まえて、バスの路線を短くしていくこととなる。箕面市は今回鉄道を軸とすることがまず第一にあるが、アンケートの結果でもその効果は明るい兆しが見えてきている一方で、バスの視点からすると不便になったという見方もある。鉄道を軸として、バスの路線をもう少し短くしながら、体系をさらに仕上げていくことがこれからのこの分科会・協議会で必要なことかと思う。そのためにはデータが必要となるので、バス事業者においてはそういったデータの提供にご協力をお願いしたい。

○経営上の問題だけを捉えて、利用者が少ないからバスを減らす、なくすという考えだけでは、これからの日本ではほとんどのバス路線がなくなってしまう。そういった考え方で解決することは限界にきている。市民の高齢化が進み、歩けなくなり車が使えなくなった時に、公共交通機関を使わざるを得なくなることを前提にして、もっと福祉的に路線がどうあるべきかを考えていくべき。利用者が少ないためバスの運行本数を減らすというのは箕面市のやり方ではないと思う。

→これまでの公共交通サービスというものは、事業者が行政からの補助金を受ける場合や、行政と連携しながら市民あるいは利用者にサービスを提供するという立て付けであったが、今は地域交通事業者と行政が同じプラットフォームでサービスを自ら決定していくことが求められている。その1つのやり方として、事業者の営業路線以外にも自治体が補助金を出して運行するというやり方も始めている。それはこれまでと違って、行政と事業者が同じ土俵で議論していく上で作ったものだが、もう少しきめ細やかにどこで行政が市民のためにお金を出すかという議論がこれから必要となる。是非とも今の貴重なご意見を具体化できるようにしていきたい。

→公共交通への財政投資について、箕面市では市域全体に対してコミュニティバスであるオレンジゆづるバスを運行しており、収支率50%を目標に運行しているが、残りを公費により運行している。また、路線バスの運行に対して補助を行うことに関しては大阪府内ではあまり事例は多くないというが、箕面市においても実施していない。一方、今回の社会実験実施にあたっては一部市で

費用負担し、営業路線として成り立つかどうかを実験している。路線バスの運行等に対しての補助について、今後、必要に応じてその視点も含めて検討する必要はあるが、現時点においては補助を行う予定はない。

→路線バスのあり方を検討していく上でオレンジゆずるバスを今後どうしていくのかという議論は重要。私の認識ではオレンジゆずるバスは今回それほど大きく変わっていないと認識している。路線バスの足りないところをオレンジゆずるバスで補っていくのか、それぞれの足りないところを、別のサービスで行政が担いながらやっていくのかということがこれから必要になってくる。

○オレンジゆずるバスの畑四丁目のバス停がなくなっている。利用者が少ないからなくしたということもあるだろうが、池田市の道路であることから廃止したのではないかと考えている。バス停が池田市の道路上であっても、箕面市民が利用している。当該バス停を廃止した理由はなにか。

→オレンジゆずるバスを再編するにあたり、再編前はバスが大幅に遅れるというご意見があったことから、運行の定時性を確保する必要があった。その中で、今まで運行しているバス停に関してはできるだけ運行するというのと、市域全体を網羅しながら1時間に1本のパターンダイヤを維持していくという観点で再編内容を検討していた。その中で、オレンジゆずるバスの畑四丁目と渋谷高校前のバス停に関しては、路線バスとバス停を共有しており、オレンジゆずるバスの利用者としてはそれぞれ1日3人程度という非常に少ない状況。一方で、路線バスの利用者は多く、オレンジゆずるバスが当該バス停を運行する際、路線バスの利用のために待っている人がいる場合も、オレンジゆずるバスの利用者かどうかを確認するため都度停車し、扉を開けて乗車確認をする必要がある。それが畑四丁目と渋谷高校前で連続することになり、時間のロスに繋がっていた。これらのバス停を割愛することで、都度停車して扉を開けて確認する必要がなくなり、定時性の確保に繋がるというのが今回のバス停廃止の経緯。ただ、同様の意見は他でもいただいているので、今後オレンジゆずるバス再編検討分科会を開催し、どのように見直しをしていくかの検討をするなかで、再度これらのバス停についても検討していく。

以上