

**箕面市地域公共交通活性化協議会**  
**第13回路線バス網再編検討分科会 会議録**

**1. 日時**

令和7年2月28日（金） 午後1時00分～午後1時50分

**2. 場所**

箕面市立船場生涯学習センター 会議室4AB

**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

**(委員)**

- ・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）  
（代理出席）専門官 長田慎吾
- ・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 湊上勝寛
- ・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)**

- ・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
- ・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
- ・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
- ・公募市民 中尾佳生
- ・公募市民 堀康次郎

以上、委員15名のうち10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2次評価結果について
- (2) 2次評価結果における社会実験路線の見直しについて

#### 5. 議事要旨

- (1) 路線バス社会実験路線の2次評価結果について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○資料に記載の文言について、小野原東線は令和7年4月から「適正化を見据えた社会実験運行」としており、箕面小野原線については「適正化に向けた経過措置運行」と表現が似ているが、両者の違いについて説明いただきたい。

→元々評価指標において、減便ありきの見直しになっていたものを、路線短縮やルート変更など地域のニーズに合った柔軟な対応もできるよう、前回の協議会で見直しが図られた。それにあたり、社会実験運行については、社会実験の結果を踏まえ、本格運行に移行できるか判断することとなり、その先を見据えたかたちで社会実験を実施するべく、「見据えた」という表現としている。一方で経過措置運行については、見直し案を決定した路線に対して、見直し後の運行に移行するまでの暫定的な運行であり、適正化に「向けた」という表現としている。基本的に意味合いとして大差はない。また適正化に向けた経過措置運行についても、今後、路線の存続等も含め維持していくようなかたちで運行するものであり、減便ありきではないが、減便も含めた記載としている。

→「見据える」というと、「見通す」みたいな意味と思いがちであるが、「見定める」に近いような意味。これから見ていこうという意味があることをご認識いただきたい。

- (2) 2次評価結果における社会実験路線の見直しについて

【(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。】

○小野原東線の箕面船場阪大前駅経由は平日・土休日ともに朝と夕方のみ運行している路線で、利用者は朝と夕方の通勤通学のみ限定される。平日の朝については、千里中央行きの利用が多く、逆に千里中央から戻っていく便については利用が少ない。土休日については通勤通学の利用がほとんどなく、利用が少ない。そのような利用状況に対応するかたちの見直し内容になっている。

箕面小野原線に関して、箕面萱野駅と箕面船場阪大前駅をまたぎ東西を結ぶ路線となり、東西の利用状況を比較すると、西部の方の利用が多く、また西部と東部をまたいでの利用も少ないという利用状況に見合った見直し内容になっている。

最後に箕面中央線の新稲系統の見直し内容について、新稲循環ルートへの見直しと記載されているが、北大阪急行延伸に伴うバス路線の再編前はこの形で運行しており、来年度のどこかのタイミングで、再編前のバス路線に概ね戻すというイメージでご理解いただきたい。また便数が増えると記載があるが、運転士不足などの課題があるなかで、新たに運転士や車両を投入せず対応できるよう運行内容を工夫し、現行の輸送力で循環ルートに見直しを行い便数を少しでも確保していったもの。

スケジュールについて、議題(1)の資料では令和7年4月から小野原東線の見直しとなっているが4月1日の見直しはスケジュール的に厳しく、社内的な準備、あるいは周知のスケジュールを踏まえて本年の4月以降に見直しをさせていただきたい。

○小野原東線の見直しについて、従来から東部地域は地元にお店が少なかったため、北千里、千里中央の利用が多かった。人口は増加傾向にあるが、地域住民には北千里、千里中央へのニーズが染みついており、社会実験路線を一部振り替えて、北千里経由を増便するというのは地域のかたにとってはごく自然なかたちで受け入れやすい見直し案と考える。実際に停留所等で高齢者の声を聞くこともあるが、北千里経由の便数が十分でなく、また乗り換えが発生し不便さもあつたり、再編前のバス路線に戻して欲しいという声があつたため非常に良い見直し案と思う。

箕面小野原線については、北大阪急行延伸による新しいターミナルである箕面萱野駅周辺を商業地域として振興し、利用客を引きつけるというのが道半ばで十分できていない結果がこの数字にも表れている。東西地域の比較だけじゃなくて、箕面萱野駅に利用客を引きつける施策は今後とも力を入れていく必要がある。

またオレンジゆずるバスについては、バス路線再編により、東部地域の運行が国道171号より北部と南部で分断されたことにより、南部側の住民にとっては家のすぐ近くに箕面萱野駅に向かう停留所がなくなるが、少し歩けば国道171号の小野原の交差点から乗車し、少し北を回るため若干時間はかかるものの箕面萱野駅へ行くことは可能であり、双方向運行でない分、むしろ帰りは早い。利用形態を考えれば、現状でも問題ないかと思う。

○今回の再編案について、利用状況やアンケート結果をよく考慮いただき、検討いただいている印象である。今回、そういう意味で見直し内容にメリハリをつけており、若干名のかたについては今までより不便になる部分も出てくるかと思うので、タクシーなどバス以外の交通において不足がないかを注視いただきたい。

1点、バスのルートのかたで教えていただきたいのが、千里中央にニーズがあるというのはアンケート結果からもよくわかるが、千里中央までバスの路線を延ばす理由というのは利用者ニーズに応える以外に何か理由があるのか。北大阪急行の延伸により箕面船場阪大前駅と箕面萱野駅が開業したため、そこで乗り換えて千里中央に行くという考え方もあるのではないか。

→各種アンケートや利用者意見から千里中央へのニーズが根強いということに加え、利用状況を見ても、例えば通勤時間帯の朝については、箕面船場阪大前駅で降りられるかたが千里中央と並んで多くなっているが、帰りについては千里中央から乗車されているかたが比較的多い。バス待ちの環境や、周辺商業施設の差かと思うが、利用状況を見ても千里中央のニーズが強い。また箕面船場阪大前駅バス停については、ロータリーでなく道路上のバス停となり、駅周辺での折り返しができず、千里中央駅の手前まで運行している実態もあり、そのあたりも踏まえた見直しである。

以上