

## 第47回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

### 1. 日時

令和4年3月30日（水） 午前9時30分～午前12時00分

### 2. 場所

箕面市役所 3階 委員会室

### 3. 出席者

#### (会長)

- ・箕面市副市長 柿谷武志

#### (副会長)

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司
- ・箕面市地域創造部地域創造推進監 岡本秀

#### (委員)

- ・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
- ・阪急電鉄株式会社交通プロジェクト推進部長 奥野雅弘
- ・北大阪急行電鉄株式会社常務取締役延伸事業部長 岩元仁
- ・大阪モノレール株式会社総務部長 白根忠
- ・阪急バス株式会社自動車事業本部営業企画部部長 野津俊明
- ・一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田信雄
- ・みのおの交通を考える会の代表 永田よう子
- ・箕面市身体障害者福祉会会長 羽藤隆
- ・大阪船場繊維卸商団地協同組合専務理事 寺本正満
- ・東急不動産 SC マネジメント株式会社みのおキューズモール総支配人 志村敦史
- ・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）専門官 中井睦
- ・国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画） 中西克之
- ・国土交通省近畿運輸局大阪運輸支局首席運輸企画専門官（輸送） 河原正明
- ・大阪府箕面警察署交通課長 桂康政
- ・箕面しみどりまちづくり部長 藤田豊
- ・箕面市健康福祉部長 北村清

#### (欠席)

- ・阪急バス労働組合副執行委員長 日田守
- ・箕面商工会議所副会頭 松出末生
- ・国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長 本田泰彦（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管理第二課長 森俊彦
- ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長 岡部哲久
- ・大阪府池田土木事務所維持保全課長 今井浩文
- ・箕面市市政統括監 小林誠一

・箕面市教育委員会子ども未来創造局長 岡裕美

以上、委員25名のうち18名出席、オブザーバー1名出席

#### 4. 議 題

- (1) 令和3年度予算の補正(案)について
- (2) 令和4年度事業計画(案)及び収支予算(案)について
- (3) オレンジゆずるバスの運行状況について
- (4) 都市計画道路萱野東西線開通にかかるオレンジゆずるバスのルート変更について
- (5) 第10回路線バス網再編検討分科会での検討内容について
- (6) 地域公共交通計画(素案)及び今後のスケジュール(案)について
- (7) 地域公共交通利便増進実施計画(素案)の作成について
- (8) 規約・規程の改正(案)について
- (9) その他

#### 5. 議事要旨

- (1) 令和3年度予算の補正(案)について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

- (2) 令和4年度事業計画(案)及び収支予算(案)について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

- (3) オレンジゆずるバスの運行状況について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○オレンジゆずるバスは必ずしも便利なバスではないが、上手に使うと便利なバスにしていこうというのが基本的な考え方。しかし、オレンジゆずるバスの日祝・祝日(以下、「日祝」)のルートやダイヤは、乗りたい時にバス停がない、行きたいところに行けないなど、上手に使うということ自体が難しい状況。日祝ダイヤは、収支率がかなり低いという課題も認識はしているが、日祝の移動手段の確保は市民にとっても大事なので、北大阪急行線(以下、「北急」)延伸にあわせた再編を検討する際には、市の負担金額なども試算して示しながら365日同じルートで運行することを検討してほしい。

→オレンジゆずるバスの運行ルートやダイヤは、平日・土曜(以下、「平土」)と日祝の切り分けも含めて、過去の社会実験の結果を経て決定してきた。令和4年度からはオレンジゆずるバスの再編の検討を開始する予定であり、365日同じルートで運行する場合の負担金額なども含めて、日祝の運行をどうするべきかを検討する。

→日祝の運行内容についても今後検討するが、それでも北急延伸までの約2年間は現在の運行内容で運行が継続されることとなるため、再編の検討と並行して利用促進にも取り組む必要がある。

#### (4) 都市計画道路萱野東西線開通にかかるオレンジゆずるバスのルート変更について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

- 資料中に「認可等各種手続き」という表現があるが、バス停の移設は国の認可事項ではないのでは。  
→新しい都市計画道路を運行するためのルート変更を行うことについて、国の認可を受けたというもの。

#### (5) 第10回路線バス網再編検討分科会での検討内容について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

＜①路線バスの再編ルート案の修正について＞

- 意見・質疑なし。

＜②各路線の運行頻度案及び運行頻度の計画への記載方法について＞

- 意見・質疑なし。

＜③社会実験路線の評価基準の設定及び評価・見直しの流れについて＞

- 今回示された各路線の評価基準と評価の流れの関係が少し分かりにくい。評価の流れの資料（資料5-③のP.32～33）が、時系列でパターン化されていて分かりやすいので、この資料に各路線の評価基準を落とし込むような形にするなど、誰が見ても分かりやすいよう資料を工夫してほしい。

→いただいたご意見も踏まえながら、分かりやすい資料となるよう修正する。

- 評価の流れにおけるパターン7では、3か月経過時点で収支率60%を下回れば1回の評価で見切りをつけるような形となっている。社会実験路線は、阪急バス（株）の営業路線であることから採算性も重要ではあると思うが、地域の移動手段の確保という観点も重要。路線の見直しと並行して経過措置運行中の運行実態も見極め、利用が回復しているのであれば路線の維持に繋がられるような可能性も持たせておいてはどうか。

→短い期間であったとしても利用が極端に少ない場合は、阪急バス（株）の赤字が拡大する恐れがあることから、3か月経過時点で収支率60%という評価基準を設定した。ただし、北急延伸という市民生活に非常に大きな影響がある中で、3か月でどこまで利用が定着するかは分からない部分もあるため、路線の見直しと並行して経過措置運行中の運行実態も見極める中で、利用が回復しているのであれば路線を何らかの形で維持していくという可能性はある。

→基本的には評価基準に基づいて、1次評価や2次評価という流れで評価を行っていくが、減便したあとの事後評価のような形で、路線単独ではなくエリア全体を見て、もっと良いルート設定やサービスの提供があり得ないかという検討を行う段階があればいいと思う。

- 評価基準における1便あたりの利用者数のカウント方法を教えてほしい。

→例えば、如意谷線は、箕面萱野駅から如意谷地域を回って箕面萱野駅へ戻るという循環型のルートであるため、その1周を1往復（2便）にとらえ、1周の半分を1便として評価基準を設定している。つまり、如意谷線における「収支率100%以上となる約8人/便以上」という評価基準は、箕面萱野駅から如意谷地域を回って箕面萱野駅へ戻る1周（2便）で見た時には「約16人/便以上」の利用者が必要ということになる。

なお、バスの利用にあたっては、鉄道駅などの起終点以外での途中乗降もあるため、必ずしも評価基準に示した人数が起点から終点まで継続して乗り続けていなければいけないというわけではない。

○（仮）箕面小野原線はどこからどこまでを1便として評価基準が設定されているか。

→（仮）箕面小野原線は、東端である小野原東から見ると、箕面船場阪大前駅・箕面萱野駅を通過してさらに西の新稲のところまでを1便として評価基準を設定している。

○評価基準の元となる収支率の考え方を教えてほしい。

→まず、収支率算出における支出は、路線バスの経費算出において一般的な「距離に応じて経費がかかる」という考え方を採用し、路線の運行距離に経費単価を乗じることで支出を算出する。次に、収入は、利用者数に運賃収入単価を乗じることで算出し、収入/支出=収支率として算出する。

○「サービスレベルの向上」とは具体的にどういった内容のことか教えてほしい。

→さまざまな取り組みの可能性があるが、分かりやすいところでは、運行頻度の増加を想定している。

○評価基準の設定や評価の流れについては、いろいろと工夫をこらして考えられており、丁寧なやり方になっていると思う。しかし、阪急バス（株）の営業路線である以上収支率という考え方は必要ではあるが、地域によっては「路線バスがなくなる=移動手段がなくなる」というところもある。路線バスがなくなるところをオレンジゆずるバスで補完するとしても、路線バスと同じぐらいの運行頻度を確保するという事は難しいと思う。移動手段があるからこそ外出しようという気持ちが生まれるということもあると思うので、社会実験路線の検証は丁寧に行ってほしい。

→社会実験路線は、阪急バス（株）の営業路線として成立するかどうかを確認するものでもあるため、一定の厳しさも必要となるが、良い結果となるよう路線バスの再編を行うにあたって、地域への利用促進などは行っていく。

○社会実験を実施するにあたって、運行する車両を大型から中型や小型に変えることで経費を削減でき、路線の維持につながるということがあれば、そういったことも検討してほしい。

→大型や中型、小型での車両価格の大きな差はない。また、どのサイズの車両であっても阪急バス（株）の運転士が運転することになると人件費も変わらないため、ランニングコストの削減もあまり見込めない。

○社会実験路線の評価・検証にあたっては、運行エリアを同じくする他の路線の利用者の実績などのバランスによってエリア全体でサービスの適正化を行っていくことになる。つまり、社会実験路線だけに乘れば良いということではなくて、地域をあげているんな方面の路線を利用していただかないとバスのネットワークを維持していくことは難しい。

○民間の営業路線でここまで大々的に社会実験を実施するというのは全国的にみてもかなり珍しい画期的な取り組みではないかと思う。今回阪急バス（株）におかれては、路線の維持に向けて社会

実験を実施しながらサービスの適正化を行っていくということで路線設定いただいたことに敬意を表する。

これからは、それらの路線を維持していくために、地域のイベントをバスの接続先の会場で開催して、会場までバスで来てもらうとか、地域の商業者にバスで来店した方に対する特典を出してもらうとか、行政や市民、商工事業者と一緒に公共交通の利用促進を考えていく必要がある。

○新型コロナウイルス感染症（以下、「新型コロナ」）の影響の見通しが不透明な中で、社会実験の実施などにあたって何か考えていることはあるか。

→社会実験の実施直前には、新型コロナの影響も含む社会情勢の変容を踏まえた評価・検証方法への見直しが必要になる可能性はある。ただし、現時点では、新型コロナの影響を完全に読み切れないため、新型コロナの影響はないと仮定した評価基準設定としている。

○社会実験路線で利用者が少なく、路線を見直すとなった場合、路線バスに対して市が補助するという路線バスの補助路線化という選択肢はあるか。オレンジゆずるバスで代替する場合、オレンジゆずるバスの運行頻度が少ないという課題があるが、それらの改善も含めて見直しを実施されるということか。また、オレンジゆずるバス以外の代替手段としてどういったものが想定されるか。

→路線バスの見直しを行う場合の補助路線化やオレンジゆずるバスの運行内容の見直しについては、社会実験期間中の各路線の利用実態に応じて検討を行う。

オレンジゆずるバス以外の代替手段としては、乗合タクシーなどの交通形態が考えられる。

○評価基準は結局「収支率」または「1便あたりの利用者数」のどちらなのか。

→評価する際の基準の考え方は収支率であるが、利用者にとっても分かりやすくするために、収支率に基づく1便あたりの利用者数を記載している。

→評価基準として「1便あたりの利用者数」が記載されているが、はんきゅうグランドパスや通勤定期券などのいわゆるフリーパスでの乗車が増えても実質的な運賃収入は増えないため、運賃収入にきちんと結びつく利用の増加に向けた利用促進に取り組む必要がある。

○評価基準を満たさなかった場合に減便するパターンがあるが、乗務員や車両の運行効率を考えると、単純に利用者が少ない時間帯や便だけを切り取って減便するという事は難しいのでは。

→ご指摘のとおり、減便により経費を削減しようとする際、乗務員や車両の運行効率を考えると、昼間だけを減らすといった調整は難しいところもあり、実際は1日全体での減便となる可能性が高い。

## **(6) 地域公共交通計画（素案）及び今後のスケジュール（案）について**

**【地域公共交通計画（素案）については、4月8日（金）までの期間で各自確認する。】**

**【今後のスケジュールについては、原案どおり承認する。】**

**【意見・質疑応答は次のとおり。】**

○これから市民説明会も開催するという事だが、これまでの実績を見ると市民説明会への参加者数が少ないように思う。市民にとって、今回の路線バスの再編や社会実験の実施というのは、自分たちの生活にも直接関わってくる事だと思うので、ぜひ、市民の方も協力しながら良い結果になる

よう情報提供やPRにも取り組んでほしい。

→今回のパブリックコメントの実施や市民説明会の開催にあたっては、市の広報紙である「もみじだより（5月号）」の特集記事（カラー）でPRを行う。そのほか、前回のパブリックコメント実施時と同様、自治会あての案内の送付やバス停・バス車内への掲示などによりPRすることを考えている。

○路線バスの再編について、ルートの変更点や運行頻度まで地域公共交通計画（素案）に記載されているが、そこまで記載しなくてもいいのでは。ルートの変更点や運行頻度まで記載した場合、利用実態に応じてそれらを見直す度に地域公共交通計画の変更手続きが必要になってしまうのでは。

→地域公共交通計画の策定後、記載内容が変わるのであれば、本協議会で議論した上で、国土交通大臣への送付を含む改訂手続きが必要となる。

これまで策定されている地域公共交通計画では、実施する事業の概要を示している程度であり、実施する事業の具体的な実施計画を示しておらず、また、今回の路線バスの再編に関する内容だけが詳細に記載されていることに違和感がある。実施事業計画として切り分けてとりまとめた方がいいのではないかと思う。

なお、法律上は、計画にどういったことを書かなければいけないということは規定されているものの、どういったことを書いてはいけないという規定はないので、今回の地域公共交通計画（素案）の記載を否定するものではない。

○地域公共交通計画としての基本理念や基本方針、目標、目的といった言葉の定義なども含めて、この計画でどういった公共交通の姿を目指していくのか、そのためにどういった取り組みを行っていくのかということ整理し、共有していく必要がある。

## （7）地域公共交通利便増進実施計画（素案）の作成について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○地域公共交通利便増進実施計画（以下、「利便増進計画」）に位置づけるオレンジゆずるバスの再編についても、運行当初と同様に社会実験を実施しながらサービスの適正化を行っていくと思うが、利便増進計画は制度として国土交通大臣の認定を受ける計画であり、路線の見直しを行うたびに頻繁に大臣認定を受け直すというのは、市としても国としてもなのかという不安がある。

→利便増進計画は、法律上、国土交通大臣の認定を申請することができるという規定となっており、計画をつくるものの認定を受けないという判断も可能。大臣認定を受ける計画として策定するか、任意の計画として策定するかによって手続きは変わってくる。

○路線バスの乗り継ぎ割引や公共交通の利用促進策等の取り組みの検討はどういった場で進めることとなるのか。

→路線バスの乗り継ぎ割引など路線バスの再編に関する事項については、引き続き路線バス網再編検討分科会で検討を進めることを想定している。

○運行当初の検討ワークショップでは、委員の地域的な偏りがあって、「この地域のことはよくわからないね」という意見を聞くことがあった。今回またワークショップで検討を進めるとのことなの

で、そういった地域的な偏りが出ないように工夫した方がよい。

→市民委員を公募した後、応募数が多かった場合には地域性を考慮しつつ偏りが出ないように選定する予定。また、運行当初の検討や社会実験期間中の見直し検討に参画していただいていた自治会にも引き続き参画をお願いすることを考えている。

**(8) 規約・規程の改正（案）について**

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

**(9) その他**

【意見・質疑なし。】

以上