

第49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8月18日（木） 午前10時00分～午前11時30分

2. 場所

箕面市立市民会館 1階 大会議室

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
- ・箕面市地域創造部長 小山郁夫

(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部長 中村規彦
- ・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経営戦略室長 石橋宏章
- ・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
- ・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
- ・箕面商工会議所副会頭 松出末生
- ・大阪船場繊維卸商団地協同組合専務理事 寺本正満
- ・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長 酒井大斗（オブザーバー）
- ・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）
（代理出席）専門官 前川直哉
- ・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） 酒井敏一
- ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長 岡部哲久
（代理出席）総括主査 東野亨太
- ・大阪府池田土木事務所参事兼地域支援・企画課長 看舎邦亮
（代理出席）課長補佐 濱田洋
- ・箕面市市政統括監 岡本秀
- ・箕面しみどりまちづくり部長 藤田豊

(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
- ・大阪大学大学院工学研究科助教 葉健人
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 日田守

- ・東急不動産 SC マネジメント株式会社のおキューズモール総支配人 大門康弘
- ・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 向井博也
- ・大阪府箕面警察署交通課長 桂康政
- ・箕面市健康福祉部長 北村清
- ・箕面市教育委員会子ども未来創造局長 岡裕美

以上、委員 27 名のうち 19 名出席、オブザーバー 2 名出席

4. 議 題

- (1) 路線バス網再編検討分科会における市民意見を踏まえた路線バス再編案の再検討内容について
- (2) 地域公共交通計画（素案）に係るパブリックコメントでの市民意見に対する市・協議会の考え方（案）について
- (3) 地域公共交通計画の策定について
- (4) オレンジゆずるバスの運行状況について
- (5) オレンジゆずるバス再編検討分科会について
- (6) その他

5. 議事要旨

- (1) 路線バス網再編検討分科会における市民意見を踏まえた路線バス再編案の再検討内容について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○新稲地域は、鉄道（阪急電鉄箕面線）の沿線地域ではあるが、駅からは距離があるところが多く、また、駅からはなだらかに登り坂になっていることもあり、バスの運行は大事だと思う。

○如意谷地域は、新稲地域と比べてもさらに傾斜が急な地域で高齢化も進んでいることから、社会実験後も路線を残していただきたいと考えていた。今回、社会実験期間中の運行頻度が現行と同程度確保されるというのは良いことだと思う。

○如意谷線については、パブリックコメントでの意見だけでなく、地域から提出されたアンケート結果も踏まえて再検討がされたとのことだが、如意谷地域だけでアンケートが実施されたということについては残念。アンケートを実施された地域では公共交通に対する関心の高まりなど、調査そのものだけでない効果があると思う。

→如意谷地域で実施されたアンケート調査は、市や協議会が実施したものではなく、アンケート結果を踏まえた要望書が自治会から協議会に提出された。

○如意谷地域を対象として実施された今回のアンケートについて、市は実施されることを事前に聞いていたか。他の地域でも何らかの手立てがあってもよかったのではないかと。

→実施する方向性については事前に聞いていた。

→事務局に対しては、様々な地域の方から様々な相談や要望がある。如意谷地域はオレンジゆずるバスの社会実験当時から利用促進に積極的に取り組まれている地域で、今回の再編にあたって自分たちの手でバス路線を確保したいという意識のもと要望が提出されたものと認識している。他の地域も含めて、本当にバスを利用することが予測できるエビデンスが提出されれば、具体的

に検討を行い、可能であれば反映していくことになる。

○如意谷線の社会実験の評価基準について、運行頻度が変わっても1便あたり8人の利用が必要という基準は変わらないか。

→運行頻度が変わっても1便あたり8人という評価基準は変わらない。ただし、運行頻度が増えた分、1日を通して必要な利用者数は多くなるため、市としても社会実験期間中の評価基準の達成状況などについて広報を行っていく。

○如意谷線については、元々阪急バス（株）が社会実験を実施するとのことだったが、今回、運行頻度が増えたことに伴い、市と阪急バス（株）が費用を分担しあうこととなった。市としての負担は概ねどの程度の予算額を想定しているか。

→如意谷線について、過去に市が実施したアンケートに基づく需要予測では、800人/日以上が利用すると見込んでおり、今回如意谷地域で実施されたアンケートに基づく1,000人/日以上が利用すると見込まれている。これだけの利用があれば、如意谷線としては黒字となり、市の費用負担は発生しない見込み。

(2) 地域公共交通計画（素案）に係るパブリックコメントでの市民意見に対する市・協議会の考え方（案）について

【市・協議会の考え方（案）については、8月26日（金）までの期間で確認する。】

【意見・質疑なし。】

(3) 地域公共交通計画の策定について

【地域公共交通計画（案）他については、8月26日（金）までの期間で確認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○箕面市の公共交通は、鉄道・路線バス・オレンジゆずるバスという3層構造の位置づけになっているが、地域公共交通計画（案）の中では、「交通結節点」という表現があまり出てきていない。「交通結節点」に関する議論について、熟度が不足しているとしても、表現として出しておいた方がいいと思う。

(4) 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。】

○所属している団体の中で、オレンジゆずるバスの日曜・祝日ルートが使いにくいという声をよく聞く。収支率を見ると、日曜・祝日は3割を下回っており、7割以上を税金で負担している状況とのことだが、日曜・祝日も平日・土曜と同じルート・ダイヤにした場合、どれくらい税金での負担が増える見込みか。税金を負担している市民がその金額を許容できるかという議論が今後必要になるのではないかと考える。

→令和3年度の実績として、平日・土曜は293日で約1億1,600万円の運行経費がかかっている。概算値として、これを単純に365日で換算すると、約1億4,500万円となり、約3,000万円の増加となる。

(5) オレンジゆずるバス再編検討分科会について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○第2回オレンジゆずるバス再編検討分科会を傍聴した際、構成員のかたが、「今のオレンジゆずるバスを基本として考える」といった趣旨の発言をしていたが、分科会全体として、今のルートやダイヤなどを基本として考えることとなっているのか。

→今のルートやダイヤなどを基本として考えるという説明はしていない。ルート設定の考え方についても、今の大きな循環型だけでなく、乗り継ぎを前提とした基幹型なども選択肢として提示した上で議論いただいている。

○彩都地域の構成員からは彩都にもオレンジゆずるバスを運行してほしいという意見があったが、森町については意見がなかった。森町は距離がかなり離れていることもあり、非常に難しいと思うが、昔に比べると人口が増えてきているので、オレンジゆずるバスの運行についても議論してほしい。

→第1回分科会では、森町の構成員から、「箕面萱野駅までは路線バスで行くが、箕面萱野駅で乗り換えて市立病院や市役所などへオレンジゆずるバスでアクセスができるようルート設定を考えてほしい」という意見があった。

○路線バスとオレンジゆずるバスの乗り継ぎが生じるということも踏まえて、乗り継ぎの際のサービスについて検討してほしい。

→現在も路線バスの箕面森町線とオレンジゆずるバスの乗り継ぎの際には割引制度がある。箕面森町線以外の路線バスとの乗り継ぎの際のサービスについては、今後検討を進める。

○オレンジゆずるバスは現在、循環型の路線として市内の公共施設（市役所や市立病院など）を中心に運行しており、路線バスと走行する道路が重複していても路線バスに与える影響は小さい。しかし、北大阪急行線の延伸後、オレンジゆずるバスが箕面萱野駅や箕面船場阪大前駅へも接続することになると路線バスとの競合という問題が生じる可能性があるため、路線バスとオレンジゆずるバスの棲み分けが大事だと考える。

→路線バスとオレンジゆずるバスについては、競合ではなく共存していくことができるよう今後検討を進めていく。

→オレンジゆずるバスは高齢者の利用が非常に多いという特性などを踏まえて、時間帯を分けるなど、路線バスとオレンジゆずるバスの棲み分けの方法は色々と考えられる。

○オレンジゆずるバスの再編にあたって、本当に循環型という方向で進めていいものかは疑問。循環型にすることによる弊害もあると思う。運行形態については、ニーズに即して決めていくのがいいと思う。

(6) その他

【意見・質疑なし。】

○路線バスの社会実験の結果、需要がなく代替の交通モードを考える必要が生じた際に、オレンジゆずるバスやデマンド系の交通モードを検討するという機動的な仕組みを議論しておくべき。

以上