

第46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1月21日（金） 午後3時00分～午後4時30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）

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

（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
- ・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
- ・大阪モノレール株式会社総務部長 白根忠
- ・みのおの交通を考える会の代表 永田よう子
- ・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
- ・国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所管理第二課長 森俊彦
- ・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
（代理出席）専門官 中井睦（オブザーバー）
- ・箕面市みどりまちづくり部長 藤田豊

（欠 席）

- ・一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田信雄
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 日田守
- ・箕面市身体障害者福祉会会長 羽藤隆
- ・箕面商工会議所副会頭 松出末生
- ・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
- ・大阪府箕面警察署交通課長 大西将仁
- ・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）
- ・箕面市市政統括監 小林誠一
- ・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25名のうち14名出席、オブザーバー1名出席

4. 議 題

- (1) 運行状況について
- (2) 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（案）について
- (3) 市民意見を踏まえたルート案の修正について
- (4) 各ルートの運行頻度案及び計画への記載方法について
- (5) その他

5. 議事要旨

- (1) 運行状況について

【意見・質疑なし。】

- (2) 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（案）について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

- (3) 市民意見を踏まえたルート案の修正について

【引き続き分科会で議論を進めることを承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○事前資料を基に関係者と議論を行い、協議会でも発言したいと思っている。たとえ前日でも資料の事前配付はいただきたい。

→運行頻度案の設定や資料の作成にあたり阪急バスとの間での調整が必要であったこと、また分科会の開催が一週間前であったことから、事前に資料送付を行っていない。今後、事前配布できる資料に関しては事前配布をする。

○箕面山麓線の再設定について、箕面市の費用負担から阪急バスの費用負担に変わった理由は。

→社会実験後の見極めについて、間谷住宅から箕面萱野駅・箕面駅へ向かう箕面山麓線と、間谷住宅から千里中央へ向かう栗生団地線の間で、行き先の分散が起こることから、それらを合わせて検証したいとの提案を阪急バスから受けた。提案を受け、第9回路線バス網再編検討分科会において、費用負担は箕面市から阪急バスに切り替える、という修正案に了承をいただき、本協議会においても資料としてお示ししている。

→箕面山麓線は運行ルートが重複する路線が複数あることから路線単体で評価することが難しい。そこで、今回は阪急バスが費用負担をして社会実験をすることをご決断いただけたという状況。

○市民としては、社会実験における評価基準が一番知りたいところ。評価基準作成にあたり、阪急バスとしては採算性等も考えねばならないと思うが、分科会や協議会においても意見を出していけるような状況にしていきたい。

○箕面山麓線、彩都線、栗生団地線、新設する（仮）栗生・萱野線等を一体的に見なければ評価することは難しい。市民にお示しする評価基準について、事務局と相談してお示ししていきたい。

→各路線だけではなく、再編によるエリアの活性化等、総合的な観点で評価をしていくということと理解した。

（４）各ルートの運行頻度案及び計画への記載方法について

【引き続き分科会で議論を進めることを承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○資料４において「調整中」と記載しているのは、人員体制や車両等の整理が必要不可欠で、それらの整理に時間を要しているため。

→運行事業者としても、適切なダイヤになるよう路線ごとに運行バランスを調整しており、調整が完了し次第、お示しする。

○資料４の１６ページについて、昼間の「内、箕面行：６０分」という表現は、昼のみ箕面駅まで行くということか。

→ご指摘の通り、彩都線であれば、昼間のみ箕面駅にアクセスするということ。昼間、１時間に３本バスが来る内の２本は、箕面萱野駅で折り返しをするという想定。

→１７ページの「内、箕面行」の表現についても同じ考え方か。

→基本的には同じ考え方。北大阪ネオポリス線の朝のラッシュ時であれば、１５分～２０分に１本運行するバスの内、２本に１本ほどが箕面駅にアクセスし、逆に２本に１本は箕面萱野駅で折り返すことを想定している。

○白島線が通る道は狭いことから、本数が多くなると騒音や安全性について不安を感じる。再編後はより多い本数が通ることになるのか。

→箕面駅から箕面萱野駅の区間を走るバスについて、現在は朝のラッシュ時でおよそ５分～１０分に１本バスが運行する路線である。一方再編後は１５分～２０分に１本バスが運行する想定で、全体としては現行の６０％程度の運行頻度になる想定である。

○今回の再編の計画で、非常に複雑な箕面市の路線バスのネットワークが、分かりやすい体系になってきた様に見える。公共交通を使う場合には分かりやすさが重要だが、今回の資料においては、ダイヤがパターン的になっていることもあり、分かりやすさについてよく考えられていると思う。一方、利用者としては系統として分かりやすいことも大切。同じ路線の中でも多くの系統があるが、この系統についてどのように考えているか。

→例えば栗生団地線に関しては、図上では一色で表現しているが実際に運行する系統は様々ある。このような部分を分かりやすく表現するため、各地点においてどれくらいのアクセスが確保されるか、を記載しようと考えているところ。

○運行頻度がかなり上がっている路線もあるが、実際に記載の運行頻度で運行できるのか。「運

行間隔は計画策定時点」という表現も相まって、若干の不安を感じる。

→現在お示ししている運行頻度を考えるにあたり、利用者数についてはコロナ前の水準で想定をしている。そのためコロナの影響が長引く、あるいはコロナに限らず想定以上にお客さまの減少があれば、運行頻度について再検討せざるを得ない。その点を加味して、「計画策定時点での想定」という注釈を入れていただいている。

○細かく記載するに越したことはないが、記載どおりの運行が難しくなる可能性があるなら、もう少し大まかな記載の仕方でもいいと思う。一度計画どおりの運行頻度で運行し、実際の需要によって調整するということか。

→現時点では記載の運行頻度を想定しているが、実際に運行する時点のお客さまの流れによって、運行頻度を変更する可能性はある。

→この表現は、コロナ禍における生活様式や働き方の変化、それによる需要の変化等の不確定要素を表している。そのような不確定要素がなかった時には、記載の運行頻度を確保していきたい、ということでご理解いただきたい。

○市境をまたぐ路線、特に北千里方面へ向かうバスの頻度について教えていただきたい。

→資料18ページに記載の栗生団地線と、資料24ページに記載の小野原東線の2路線が北千里へアクセスする路線。2路線ともに「調整中」と記載しており明確な頻度はお示しできないが、栗生団地線については、箕面山麓線、(仮)栗生萱野線との間で、箕面萱野駅へのアクセスと需要を分かち部分があるため、頻度として減少する想定。一方で小野原東線については、おおむね現行と同頻度と考えている。

→この件について、吹田市へ情報共有はしているか。

→現時点において、他市との間で運行頻度については情報共有をしていない。バス路線再編に関連する池田市、豊中市、吹田市、豊能町、茨木市には、1回目のパブリックコメントを実施した際に、ルートの再編について情報共有をしている。

→運行頻度を含めたパブリックコメントの前にも、他市への情報提供をしておくこと。

○「調整中」と記載されているところはいつ示されるのか。

→次回分科会にてご議論いただいた後に、協議会においてもお出ししたいと考えている。次回分科会は、運行頻度で「調整中」と記載している路線も含む全ての路線の運行頻度、社会実験路線の評価の考え方、想定する期間及び指標等をご議論いただく予定。分科会の資料もでき次第協議会委員に配布する。

(5) その他

【意見・質疑応答は次のとおり。】

＜地域公共交通計画（素案）の作成作業状況について＞

○「公共交通の役割分担」の項目について、公共交通の定義が「料金を支払えば誰でも乗れるもの」とされていることを踏まえると、「誰でも乗れるわけではない」福祉有償運送を、公共交通そのものとして記載していると捉えられかねない現在のタイトルは見直すべき。「公共交通やその他のモードの役割分担」等の方が良いのではないか。

○コミュニティバス（オレンジゆずるバス）の役割分担に「市内の主要な公共施設等を廻る市内循環型の輸送」と記載されていることについて、必ずしも主要な公共施設を経由するのではなく、ある地点からシャトルバスで移動するような可能性も考えて、「市内完結型の輸送」という表現の方が良いのでは。

○利便増進実施計画を考えると目次について少し見直すべき。近畿運輸局に相談し、地域公共交通計画制度の趣旨にあった構成、かつ箕面市の先進的な取り組みが反映されるような目次にしていきたい。

○公共交通の役割分担について、過度な役割分担は空白地域が増えることに繋がるので、「役割分担と連携」のように「連携」の部分を強調していただきたい。

<阪急バス（株）における定期運賃の値上げ等について>

○4月1日以降の定期運賃等の値上げについて、12月末に国土交通省に対して申請を出した。内容としては次の3点。

1 点目が通勤定期券の値上げ。現在の28%という割引率を25%に変更する。

2 点目が高齢者専用定期である、阪急グランドパス65の値上げ。現在65歳以上は同一の阪急グランドパス65としているが、今回の改定で65歳から69歳のお客さまをグランドパス65、70歳以上のお客さまはグランドパス70と、二つに区分をし、それぞれ値上げを行う。グランドパス65で20%程度、グランドパス70で15%程度の値上げを考えている。

3 点目が深夜割増運賃適用時間帯の変更（前倒し）。現在、各鉄道駅をおおむね24時以降に発車する便について、深夜割増運賃とし、料金を倍額いただいているが、4月以降については、おおむね23時以降に発車する便から、深夜割増運賃とする。

<その他>

○オレンジゆずるバスのバス停に掲載されているQRコードが読み込めない、との声がある。実際に雨の日は特に読み込めない。せっかくQRコードを記載しているので、有効に利用出来るようにお願いしたい。

→QRコード記載の紙が反っていることが、コードを読み込みにくい原因かもしれない。QRコードを読み込めるように、阪急バスと調整をし、点検等を実施すること。

以上