

第35回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時

平成30年3月30日（金） 午後2時00分～午後3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）

- ・箕面市地域創造部長 小野啓輔

（監事）

- ・公共交通に見識のある行政経験者 清田栄紀

（委 員）

- ・大阪大学大学院 工学研究科助教 猪井博登
- ・北大阪急行電鉄株式会社常務取締役延伸事業部長 神谷昌平
- ・阪急バス株式会社自動車事業部長 野津俊明
- ・一般社団法人大阪タクシー協会常務理事 井田信雄
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 三原靖司
- ・大阪高速鉄道株式会社総務部長兼南伸準備室長 神田祥司
（代理出席）南伸準備室課長 岡本孝司
- ・みのおの交通を考える会の代表 永田よう子
（代理出席）北川照子
- ・箕面市身体障害者福祉会の代表 川部三郎
- ・大阪船場繊維卸商団地協同組合参与 工藤寛士
- ・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 桑原克典
（代理出席）藤田匡
- ・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） 田内文雄
- ・大阪府池田土木事務所維持保全課長 上野秀樹
- ・大阪府箕面警察署交通課長 三谷剛史
- ・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長 安江亮
（代理出席）交通企画課専門官 稲留健一郎（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 後藤浩之（オブザーバー）
- ・箕面市みどりまちづくり部長 肥爪慶一郎
（代理出席）道路管理室長 波多野輝

(欠 席)

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司
- ・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 奥野雅弘
- ・箕面商工会議所副会頭 松出末生
- ・オレンジゆずるバス検討分科会副分科会長（分科会で指名後に参加）
- ・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） 湯川義彦
- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 安渡優
- ・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 小丸博司
- ・箕面市市政統括監（副市長） 具田利男
- ・箕面市健康福祉部長 大橋修二
- ・箕面市子ども未来創造局長 千葉亜紀子

以上、委員 27 名のうち 17 名出席、オブザーバー 2 名出席

4. 議 題

- (1) 運行状況について
- (2) 平成 30 年度事業計画及び収支予算について
- (3) 地域公共交通網形成計画作成に係る検討状況について
- (4) その他

5. 議事要旨

- (1) 運行状況について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○平成 28 年度と平成 29 年度の平日の利用者数が平均で約 1,600 人と、運行当初は、約 1,000 人前後だったのが約 1.5 倍と相当増えており、平成 28 年度からも更に増えている。

平成 28 年度から平成 29 年度は、利用者数は増えているが、なぜ収支率が下がっているのか。

→運賃収入について、平成 28 年度と平成 29 年度の同期間で比較すると、平成 29 年度は、平成 28 年度と比較して、利用者数、運賃収入ともに増加している。

一方、収入の内訳では、平成 29 年度は、平成 28 年度と比較して、現金収入の割合が下がり、一日乗車券や回数券などの割引券の割合が増加しており、利用者数の伸びと比較して運賃収入の伸びが少なかったという点がある。

次に、運行経費について、平成 28 年度の収支率算定に係る運行経費は、平成 28 年度の実績額を採用している一方、平成 29 年度の収支率算定に係る運行経費は、年度当初契約時の見積額を採用している。

この見積額は、実績額よりも例年高い金額となっており、平成 29 年度の収支率は、運行経費が高い分、平成 28 年度よりも低くなっている。

したがって、運賃収入と運行経費の 2 点の要因で、利用者数は増加しているが収支率が下がっていると考えている。

→例えば、運賃収入については、専用回数券などは、消費税増税の時に据え置いたので、利用 1 回あたりの単価が安い回数券などの比率が上がったので、利用者数は増えたが、収入はそれほど上

がっていない。運行経費については、見積額を採用していることなどである。

決算時に、運行経費が実績額になり、収支率は見直されてでてくるため、平成28年度と平成29年度を比較すると、きっちりと収支率の差が分かる。

(2) 平成30年度事業計画及び収支予算について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○繰越事業ということで、97万6千円となっているが、国からの補助金で実施している事業との関係性は。

→平成29年度においては、国から150万円の補助金をいただき、市の補助金250万円との合計約400万円で、地域公共交通網形成計画を作成することとした。

この地域公共交通網形成計画の作成にあたっては、平成29年度は、国補助金・市補助金150万円ずつの約300万円で実施しており、平成30年度は、今回の平成29年度から平成30年度への繰越事業である市補助金約100万円で、計画の作成を行っていく。

→平成29年度の国補助対象分は全て完了する。

(3) 地域公共交通網形成計画作成に係る検討状況について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○作成のプロセスで、「④計画の目標・施策の検討」とは何か。

→関連計画である総合都市交通戦略や立地適正化計画などに記載の目標や施策の検討項目などについて整理することがまず1点ある。

そして、OD調査や市民・利用者アンケートの分析を行い、計画案を作成する中で、新たな目標や施策の検討の必要があれば、協議会・分科会で議論し、目標や施策の設定を行っていくことと考えている。

例えば、総合都市交通戦略の中で記載されている乗り継ぎ割引の検討や、バス路線の再編に係る各地域と鉄軌道を結ぶフィーダー機能の強化やバス利用環境の整備などに加え、その他交通結節点整備などを具体的に検討し、計画に記載したいと考えている。

→言葉だけの説明になっており、分かりにくい点があるので、次回の協議会や分科会で、「計画の目標・施策の検討」を見える形でお示しさせていただく。

○「(4) 今後の進め方」で、計画案の作成について、バス事業者と十分に協議調整するとは読み取れないが、どうか。

→計画案の作成にあたっては、路線バスの運行ルート・運行本数などの検討を行う。

運行ルートや運行本数の検討を分科会等で行う前に、しっかりとバス事業者と協議調整を行いたいと考えている。

○地域公共交通網形成計画は、マスタープランのようなものと理解しており、運行ルートや特に運行本数というところまでを、この地域公共交通網形成計画に入れて、踏み込んだ計画にすると。

加えて、今後、十分に協議調整の期間をいただいて、計画を作っていくと理解していたが、平成30年度末に計画を大臣送付というところでは、スケジュール的に非常に難しい。

オレンジゆずるバスでも、1年単位でも利用者数の変化があり、路線バスでも、この先、1～2年でも路線単位でお客様の増減が考えられる。

例えば、吹田市域では、国立循環器病センターが移転されて、現在の栗生団地線などは、お客様の流れがどんどん変わるというのもある。

この段階で、想定されるルートやざっくりした輸送量であればよいが、きっちりしたものは難しいのではないかと思う。

大変多くのお客様に利用いただいている路線では、アンケートの結果を見ると、バスを利用して新駅に行くという人が、約68%しかいないということは、30%強の方は、アンケートの段階で、バスに乗らないと言っているので、大きな影響があり、早々軽々に、ルート案や運行本数をお示しできるスケジュールではないと考えている。

→地域公共交通網形成計画では、ざっくりした理念だけではなく、一步踏み込んで、運行ルートや運行本数を決めたいと考えている。

その意図は、運行ルートや運行本数を決めることによって、路線バスの再編の全体概要が見えるというもの。

ただ、それ以外のダイヤや運賃などは、後の計画に持ち越すと考えている。

将来予測で国立循環器病センターの移転や市立病院の移転、萱野東西線などの道路整備などがあり、OD調査で現状を把握した上で、アンケート結果だけではなく、様々な点を注視しつつ、路線の再編を検討していきたいと考えている。

運行ルートや運行本数の設定にあたっては、簡単なことではないと考えており、バス事業者と丁寧に、十分に協議調整を行った上で、平成32年度末の北大阪急行線延伸の前段階として、今年度末に本計画を作成したいと考えている。

○運行本数を決めるというのは、運行ダイヤを決めること。1年間で14路線もの大規模なダイヤ改正を実現できたことはない。

その計画を1年間で14路線のダイヤを引き直すというのは、無理だと考えており、スケジュールについてもう一度調整するか、計画の中身についてもう一度検討いただきたい。

→運行本数の方は、事務局としてもダイヤまでは難しいと考えているが、各路線に対して、必要な量をお示しさせていただけると考えている。

1路線でもダイヤを組むのは、オレンジゆずるバスの経験からも難しいのは分かっているところで、地域公共交通網形成計画の中では、必要な量はこのぐらいというところは、お示しさせていただきたいと考えている。

また、前回、委員からも、ご意見をいただき、地域公共交通網形成計画でどこまで決めていくべきかというところは、分科会の中でも、検討させていただきたいと考えている。

○なぜ、運行ルートと運行本数を決めていくのかという点だが、当初の計画では、この地域公共交通網形成計画の中では、運行ルートと運行本数を決め、その後は、地域公共交通再編実施計画では、ダイヤと運賃という整理をしていた。

それは、利用者の視点で、どんなルートに再編されるのか、それが1時間1本では乗りにくいだろうと、せめて、どれぐらいの輸送量・運行本数なのかというのは気になるという点がある。

また、これだけ大規模な再編を行うとなると、車両や運転士が大きく変わると、車両の調達や運転

士をどうするのかという調整期間が必要だと。それはある程度示されたら、2年間をかけて、調整し、開業にこぎつけるという点が、これまでの整理である。

今回それが不要なのかどうかについて、これを目標にどのように変えていくべきなのか、もう一度、バス事業者と事務局で話し合っていたきたい。

また、前回、委員からも話があったとおり、地域公共交通再編実施計画ではなくて、地域公共交通網形成計画だけで最後までいくという選択肢もあるので、これを基本としつつ、もう少し平成30年度のスケジュールも含めて議論していくということで、ご理解いただきたい。

○国としては、基本方針として、可能な限り具体的に示しているが、もちろん交通事業者と行政が協議会で合意した上での計画が大原則になり、それぞれの路線がどういう役割を果たすのかということは関係者間で合意いただきたく、具体的なサービスレベルや運行本数は、書ける範囲内ということで、ある程度幅を持たせた形でも支障はない。

また、地域公共交通網形成計画は、特段、審査の期間は必要ないので、年度末というところにはこだわらない。

(4) その他

【意見・質疑なし。】

以上