

第38回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日時

令和元年8月19日（月） 午前10時30分～午前11時50分

2. 場所

箕面市役所 2階 特別会議室

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 小山郁夫

(監事)

- ・公共交通に見識のある行政経験者 清田栄紀
- ・箕面商工会議所副会頭 松出末生

(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
(代理出席) 交通プロジェクト推進部調査役 篷郷裕之
- ・阪急バス株式会社自動車事業本部営業企画部長 野津俊明
- ・北大阪急行電鉄株式会社常務取締役 神谷昌平
- ・一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田信雄
- ・大阪船場繊維卸商団地協同組合専務理事 八木斉
- ・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
(代理出席) みのおキューズモールリーダー 藤田匡
- ・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
- ・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) 後藤孝行
- ・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) 小森成人
- ・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 佐々木知之
- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 梶川正純
(代理出席) 交通道路室都市交通課課長補佐 濱家貢
- ・大阪府池田土木事務所維持保全課長 遠藤洋一
(代理出席) 地域支援企画課課長補佐 北川信治
- ・大阪府箕面警察署交通課長 阿古敏浩
- ・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長 原辰幸 (オブザーバー)
- ・箕面市健康福祉部長 大橋修二

(欠席)

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司
- ・大阪高速鉄道株式会社総務部長 武田一雄
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 日田守
- ・国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長 戸田辰司 (オブザーバー)
- ・箕面市市政統括監 (副市長) 具田利男
- ・箕面市教育次長兼子ども未来創造局長 高橋由紀
- ・箕面しみどりまちづくり部長 肥爪慶一郎

以上、委員26名のうち20名出席、オブザーバー1名出席

4. 議 題

- (1) 平成30年度事業報告及び収支決算について
- (2) 運行状況について
- (3) 消費税増税に伴うオレンジゆずるバス運賃改定について
- (4) 地域公共交通網形成計画の作成スケジュールについて
- (5) その他

5. 議事要旨

- (1) 平成30年度事業報告及び収支決算について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑は次のとおり。】

○事業の実施内容の中で、バス停の標柱破損の修繕を行ったとあるが、バス停標柱破損の原因は。

→中小学校前バス停と新船場北橋の2基において、今年の台風の影響でバス停が転倒し、破損したことに伴い、修繕した。

○標柱修繕の経費が、「公共交通の利用促進」の枠内に入っているが、運行経費の中に含まれないのか。

→運行経費はオレンジゆずるバスの運行にかかる経費としており、それをもとに収支率を算出している。その中で、不測の事態であったバス停の修繕については、収支率に影響が出ないように運行経費には含めず、「公共交通の利用促進」のバスロケーション保守の中に記載している。

○バス路線の再編の中で、箕面市地域公共交通網形成計画作成業務委託(その2)を繰越するということだが、(その1)と(その2)の中身の違いと繰越の理由は何か。

→箕面市地域公共交通網形成計画(その1)は、平成29年度に契約していたもので、国から補助金をいただいて実施した。内容は、利用者・市民アンケートの分析、OD調査の分析等を踏まえ、利用者の意向等を一定取りまとめ、その分析を行ったもの。

(その2)は、(その1)の結果を踏まえ、引き続き分析を行った上で、バス路線再編の検討を行い、地域公共交通網形成計画をとりまとめるもの。こちらは、作業中ということもあり、令和

元年度に再度繰越している。

(2) 運行状況について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○平成30年度と令和元年度を比較すると、令和元年度は4・5・6月と比較的利用者が多い時期ということもあり、平成30年度の利用者数に比べて5%程度多いが、収支率は下がっている。これは人件費の高騰に伴う運行経費の増加が原因であると思う。近年の人件費の高騰等の中で、収支率だけを追い続けると、運転士にきつい労働を強いることになりかねないため、収支率だけでなく、他の指標も考える必要はないか。

→令和元年度の収支率が平成30年度よりも低い原因は、運行経費の高騰と、令和元年度の運行経費が年度当初の見積額であること。見積額の運行経費は、実績額よりも高いため、収支率は低めに出る。最終的な決算では、運行経費が実績額となり下がるため、収支率は上がるはずである。また、評価指標としての収支率については、オレンジゆずるバス運行開始時に、様々な指標でオレンジゆずるバスの運行状況を評価することとし、その一つが収支率である。また、目標収支率50%については、利用者と公共の負担を半分ずつにし、持続可能な運行を目指していくべきであるといった議論を踏まえて出てきたものである。今後も収支率や利用状況を確認していく。

○平成22年の1日あたりの利用者数は800人で、当時は、1200～1300人まで増加すれば収支率は50%を超えるという話であった。現在1600人程乗っているにも関わらず収支率が50%を超えていない理由は何か。

→利用者数が毎年増加しているにも関わらず収支率が50%を超えていない原因は、一人あたりの運賃収入の減少と運行経費の高騰の二点と考えている。一人あたりの運賃収入が減少傾向にあるのは、高齢者の利用割合の増加や、回数券や定期券等の割引料金での利用割合が増加しているためであり、運行経費が増加傾向にあるのは、燃料費の高騰が続いているためである。

なお、仮に平成26年度の一人あたりの運賃収入と1キロあたりの運行経費を、平成30年度の運行状況に当てはめた場合、収支率は56.2%ほどになる。

(3) 消費税増税に伴うオレンジゆずるバス運賃改定について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○阪急バスの申請が2019年5月31日ということになっているが、阪急バスとオレンジゆずるバスの手続きの手順の違いは何か。

→国への認可申請時期については、国の通達で、全国一律で10月1日から運賃改定するにあたっては、5月31日までに申請しなければならないため、阪急バス(株)は、全体として110/108以下の増収率となるように調整し認可申請を提出している。オレンジゆずるバスの運賃については、国に対して認可申請に加え届出で処理をする。

○全体収入の増収率が110/108になれば、その振り分けは自由にしてもいいということか。
→前提条件（増収率を110/108以内にすること、値下げが出来ないこと）がある中で運賃改定案を検討した。回数券、定期券に関しては、ヘビーユーザーに今まで通り利用してもらえるように据置とした。高齢者、障害者については、全利用者数のうち7～8割を高齢者が占めているため、そこを10円でも値上げすると、前提条件である増収率が110/108を超える。超えた分を定期券や回数券の値下げによって調整することは出来ない。よって、大人運賃を10円値上げしたという経緯がある。様々な振り分け方があるが、前提条件等を考慮すると、今回提示している案しか残らなかった。

小児に関しては、高齢者、障害者と同じレベルに設定したいが、増税のタイミングでの値下げは出来ないため、この度の運賃改定のタイミングから3ヶ月後に、通常の運賃改定として10円値下げするという対応を取っている。

○大人運賃10円値上げと小児運賃10円値下げで相殺となるのか。
→利用者数が大人に比べ小児は少ないため、相殺というのは難しい。

○経年のガソリン代の高騰分を、今回の運賃改定でカバーできるのか。
→今回はあくまでも消費税増税に伴う改定であるため、経年の運行経費の増額は含めずに検討している。今後、運行経費の増額により極端に収支率が悪化するようなことがあれば、その際に改めて検討する必要がある。

(4) 地域公共交通網形成計画の作成スケジュールについて

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○北大阪急行線延伸の延期に伴うスケジュールの変更について、アンケートの中間報告を平成30年3月に行われた分科会と協議会で提示されたが、集約結果はいつ出るのか。

また、詳細なスケジュールは。

→アンケートの結果については、前回の分科会、協議会の中で提示したものが最終の集約結果である。しかし、アンケート結果について阪急バス(株)から意見のあった点（更なるクロス集計等）については現在阪急バス(株)に詳細を提示し、検討してもらっているところである。

スケジュールの中身については、前回の分科会で、もう少し具体的な路線を提示すべきという意見が出たため、阪急バス(株)と調整しながら具体的な路線を検討しているところであり、時間がかかっている。全体の変更スケジュールの詳細については、今後の分科会の中で議論し、作成した上で協議会で提示する予定。

(5) その他

【意見・質疑なし。】

以上