

第39回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日時

令和2年3月30日（月） 午後3時00分～午後4時20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
- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司

(監事)

- ・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
- ・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）
- ・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
- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 梶川正純
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 日田守
- ・大阪府箕面警察署交通課長 福本博士
- ・北大阪急行電鉄株式会社常務取締役 神谷昌平
- ・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
- ・大阪船場繊維卸商団地協同組合専務理事 八木斉
- ・箕面市みどりまちづくり部長 肥爪慶一郎
（代理出席）みどりまちづくり部道路管理室長 波多野輝
- ・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の代表 川部三郎

(欠席)

- ・箕面市市政統括監（副市長） 具田利男
- ・公共交通に見識のある行政経験者 清田栄紀
- ・箕面市健康福祉部長 大橋修二
- ・箕面市教育次長兼子ども未来創造局長 高橋由紀
- ・大阪高速鉄道株式会社総務部長 武田一雄
- ・一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田信雄
- ・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
- ・大阪府池田土木事務所維持保全課長 遠藤洋一
- ・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）

以上、委員26名のうち16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) 令和元年度予算の補正について
- (3) 令和2年度事業計画及び収支予算について
- (4) 地域公共交通網形成計画の検討状況について
- (5) その他

5. 議事要旨

- (1) 運行状況について

【意見・質疑は次のとおり。】

○今年度の休日の1日あたりの利用者数について、緑ルートの利用者数が、昨年度よりも減少した要因は。

→休日の緑ルートの利用者数は、8月までは増加しているが、9月以降は減少傾向となっており、特に、かやの中央バス停の乗降者数が顕著に減少している。

要因は、みのおキューズモールのリニューアル工事に伴いイオン箕面店等の店舗が、令和元年8月末に一時閉鎖したためと考えられ、リニューアルオープン後に、利用者数は回復すると見込んでいる。

○平日の利用者数は年々増加し、1,600人/日を超えているが、収支率が50%に届いていない理由は。

→収支率が見込みを下回る要因について、運賃収入においては、高齢者割引や回数券・一日乗車券等の割引券の利用者数が増加し、1回あたりの運賃単価が減少していること、運行経費においては、今年度は年度当初の見積もり額のため、高めに設定されていることが挙げられる。

市議会からも、利用者数の増加がダイレクトに収支率に反映されるよう、運行に必要な経費は、阪急バス(株)の協力を求めつつ、しっかりと精査するべきと意見をいただいております。阪急バス(株)と費用按分を行っている経費等について、協議調整の上、経費縮減に努める。

○近年、人件費が高騰しているのに加え、運転手の確保が困難な状況となっている。平成31年4月に、阪急バス(株)では、オレンジゆずるバスの運転士を契約社員から正社員に変更したことから、今後は人件費が増額する要素となる。運転手の確保が更に困難にならないよう、運行経費中、人件費については、阪急バス(株)と丁寧に協議する必要があるが見解は。

→運行経費の中で、人件費の必要性については理解しており、一方でその他の各種経費等については、オレンジゆずるバスの運行に必要なかどうかという視点で、しっかりと精査し、阪急バス(株)とも協議を進め、適正な運行経費をめざしたい。

○収支率の目標（50％）の見直しを検討してはどうか。

→オレンジゆずるバスの事業の安定性という視点では市と利用者が半々の負担とするのが望ましいと考えており、今後も引き続き目標達成に向け利用促進等の各種努力を進める。

現状で乗車率等にまだ余裕がある中で、目標設定の見直しは必要ないが、今後乗車率等が上がっても収支率が50％に至らないようであれば、北急延伸に伴うバス路線再編の検討の中で、現実的な目標について検討を進める必要がある。

（2）令和元年度予算の補正について

【原案通り承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○新型コロナウイルス感染症の拡大による利用者数の減少や収入の減益等の影響はどの程度出ているのか。

→2月以降の数字はまだ報告が出てきていないため、決算報告に向けて、確認・精査する。路線バスの現状としては2月に落ち込み、3月には大幅に利用者数が減少している状況である。

（3）令和2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・質疑なし。】

（4）地域公共交通網形成計画の検討状況について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○アンケート結果の集計結果に関する配布資料は誤解を与える内容になっているのではないかと。新駅開業後に既存のバス利用者が、バスに乗らなくなる等の交通行動の変化を考慮せず、運行ルート案を作成するという事は妥当なのか。

→約1年前の協議会でもご説明したが、利用者アンケート集計では、新駅開業後に引き続きバスに乗る人を対象に、新駅または既存駅への意向割合を示しており、この意向割合をもとに運行ルート案を作成した。

バスを利用しなくなる意向については、以前の単純集計の資料でお示しさせていただいており、需要予測において、現在はバスを利用しているが新駅開業後にバスを利用しなくなる人数も含めて予測し、運行ルート案を確認する。バス路線再編の検討は、阪急バスの理解が重要であり、阪急バスには再度説明し、認識を合わせる。

○運行ルート案の検討に係る視点として、採算性を検証する中で、コスト面については、国交省が標準原価を出しているのので、参考にしつつ、市と事業者で歩み寄って協議を進めてほしいが見解は。

→阪急バスでは自社の運行原価がある。バス路線再編は営業路線であり、採算性の検証が必要であるが、採算性を見える化するにあたっては、阪急バスの実際の運行原価を公表することは難しいと考えられることから、ご提案いただいた国交省の標準原価を参考に検証し、阪急バスと協議を進めていく。

- アンケート集約結果案と阪急バス案の相違点について、今後どのように調整を進めていく予定か。
→市と阪急バスでは、需要予測方法が異なることから、如意谷線等で需要予測結果に差があるため、案が相違している。市のアンケート集約結果案ではアンケート結果の意向に基づいた需要予測から採算性を判断しており、引き続き市と阪急バスでじっくりと協議を進める。

- 北急延伸は、阪急バスにとって大きな打撃があり、ダメージを最小限に減らしつつ、延伸後もご利用いただける利用者の利便性を少しでも確保する視点で作成した内容が、今回お示ししている阪急バス案になる。また、社会実験を検討されているとの事だが、阪急バスが想定していない路線を設定した場合、隣接する他路線の収支に影響が出る可能性があることを理解してほしい。

- バス路線の再編は、非常に大きな変化であり、事業者としては大きく収入が減少するリスクがある中で、バスと鉄道を乗り継ぐという利用形態の可能性を需要予測することが重要で、公共交通の持続性を高めるために、議論を進めてほしい。
→公共交通の持続性については、人口減少の中で、少しでも多く公共交通を利用してもらうかの部分と採算性のバランスが肝要である。
公共交通の利便性を高める必要性についての方向性は、市も阪急バスも同じであると考えているが、阪急バスは民間企業である中で、赤字を出して運行することにハードルがあると考えられることから、需要予測について深く議論を進めていく必要がある。
また、需要予測は結果としてどうなるか分からないところもあるため、社会実験の中で需要を確認し、皆が本当に望む利便性の高い交通網を形成したいと考えている。

- 市民目線でいえば、鉄道とバスとの乗り継ぎには経済的な負担があるが、阪急バスの運転手が減少しており、全ての路線を運行することはできない中で、交通弱者を救えるように、路線バスやオレンジゆずるバス等を総合的に考え、市民にとって使いたくなる交通になるよう知恵を出してほしい。
→オレンジゆずるバスの再編については、まずは路線バスのルートを決めてから検討する。料金抵抗と速達性の問題については、全国の事例を十分に調査をしたうえで検討を進める。

(5) その他

【意見・質疑は次のとおり。】

- オレンジゆずるバスの買い替え時期はいつを予定しているか。乗車人数が多い時には着席できないこともあり、都市計画道路の整備と連動して、買い替え時期には、適切な車両を検討してほしい。
→オレンジゆずるバスの車両は、運行開始から約10年が経過しており、今後、計画的に更新を検討したい。
オレンジゆずるバスは現在のルートでは、狭い道路も運行しており、再編後も基本は、路線バスが運行していない狭い道路を運行せざるをえないことから、大きな車両は運行が難しいと考えられる。買い替え時期には、再編の状況も視野に入れ、十分に検証する。

以上