

第50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10月13日（木） 午前10時00分～午前11時50分

2. 場所

箕面市役所本館 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)

- ・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)

- ・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
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 石崎宏司
- ・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
- ・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 大門康弘
- ・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大阪運輸支局首席運輸企画専門官（総務企画） 中西克之
（代理出席）運輸企画専門官 苅屋翔
- ・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
- ・大阪府池田土木事務所参事兼地域支援・企画課長 看舎邦亮
- ・大阪府箕面警察署交通課長 桂康政
- ・箕面市市政統括監 岡本秀
- ・箕面市健康福祉部長 北村清
- ・箕面しみどりまちづくり部長 藤田豊

(欠席)

- ・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）
 - ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長 岡部哲久
 - ・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
 - ・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24名出席、オブザーバー1名出席

4. 議題

- (1) オレンジゆずるバスの運行状況について
- (2) オレンジゆずるバスの再編ルート案等について
- (3) オレンジゆずるバス停留所の利活用について
- (4) その他

5. 議事要旨

- (1) 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。】

○オレンジゆずるバスの利用者は、コロナ禍以前の83%程度まで回復しているが、路線バスの状況はどうか。

→6月は80%台後半まで回復したが、第7波の影響により数字が落ち込んだため、9月までの累計では、オレンジゆずるバスとほぼ同じ推移となっている。

- (2) オレンジゆずるバスの再編ルート案等について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○現在のオレンジゆずるバスの運行ダイヤは非常にタイト。発進時の安全確認や、複数ルートが集約する地点における利用者への適切な案内などの他にも遅延の要因は数多くある。そうなると、プロとして十分注意して運行はしているが、心理的に定時性の確保のため無理をしてしまうことも起こり得る。コンセプトが「みんなが安心して乗れる身近で地域に愛されるバス」であり、運転士が安心して乗務できることも必要と考える。現行の運行ダイヤベースの再編とならないよう、事務局および会社に強くお願いしたい。

→「安心安全」については、国土交通省から、適切に定期的に運転士に対して指導するよう言われており、安全運転の心構えや健康管理、車両特性の把握などについて指導している。加えて、国土交通省から車内事故防止に関するマニュアルが発行されているが、定時性よりも発車前の安全確認を行えるよう、事業者としてゆとりある運行ダイヤを設定するよう求められている。そのため、路線バスにおいても、運転士の意見を取り入れ運行ダイヤを設定している状況。また、ゆずるバスについては、起点終点がなく、一度遅延すると時間調整出来る箇所が少ない。そういった点も加味して調整を行いたいと考えている。

→今回の変更案について、時間の縮減という観点から説明をする。まず、赤ルートについては、現行ルートから小野原地区の運行を割愛している。また、分科会時点の案から比較しても、運行経路を変更し、市東部地区において、運行時間の遅延に影響しやすい国道171号からの右折をしない運行ルートとして調整を行っている。黄ルートについても、分科会案と比較して、船場西二丁

目・豊島高校付近を、小野原地区を割愛することで大きく距離を縮減した赤ルートで代替するルートとし、距離の縮減に努めているところ。青ルートについても、栗生団地停留所における東向き運行の際、ロータリーに入らず府道沿いにバス停を移設できないか検討をし、時間縮減に努めていきたいと考えている。

→補足をすると、分科会案では、赤ルートの小野原地区を割愛することで時間を大きく縮減できていたため、今回の修正案では、赤ルートの縮減した分を、黄色ルートに振り替えたり、国道の右折をやめたりと工夫をしている。それでもいまだ渋滞箇所があるなどが阪急バスからの指摘と考慮するが、事務局としては具体的にどの辺りが混雑すると捉えているか。

→国道 171 号の今宮交差点の、特に国道側からの右折が混雑すると捉えており、その点を避けたルート案としている。他、箕面中央線沿いの踏切部や市役所⇄箕面駅区間において混雑が発生すると考えている。

○パターンダイヤ維持のため、原則 60 分に 1 本とのことだが、ルートや地域によっては異なるのか。

→現在のところ 60 分に 1 本の運行とするよう考えている。

○現在のオレンジゆずるバスに不満を感じているかたが 20%未満とする根拠はなにか。

→利用者アンケートに基づく数値となっており、概ね満足しているかたは 50%を越えている。

→一方、箕面市が行っている市民満足度アンケート調査のバス交通の利便性について、どちらかと言えば満足以上のかたが 20%弱、どちらかと言えば不満以下のかたが 34.5%となっているが、それに対する見解は。

→市民満足度アンケート調査において、バス交通の利便性についての満足度が低い点は認識している。一方、先ほどご説明した利用者アンケートについては、毎年度実施しており、オレンジゆずるバスに対する満足度については、例年、同程度の結果となっており、利用者のかたからは一定満足いただけていると考えている。

○土曜・日曜・祝日運行について検討するという話があるが、日曜・祝日ダイヤについて不満を持っているかたが多い。日曜・祝日については買い物目的が多いという調査結果もあり、便数を増やすべきと考えるが、どのような方策を考えているか。

→現在の日曜・祝日運行は、運行ルートだけではなく、運行本数も少ない設定となっている。そのため、平日と同じ運行をすることでサービスレベルの向上にはつながる。一方で、利用者の少ないと見込まれる時間帯において便数の調整は行いたいと考えている。

○コンセプトの「安全安心」との点について、現在のオレンジゆずるバスの運転士の対応は、路線バスと比較しても非常に丁寧と感じている。可能な限り、遅延の発生するルートについては調整し、運転士が時間を気にして今の素晴らしい対応が後退することがないよう努めて欲しい。それこそがコンセプトの「みんなが安心して乗れる、身近で地域に愛されるバス」につながる。

→時間の調整について、引き続き、運行事業者と調整をしていく。

○今回、前提条件として、パターンダイヤを維持するなどが示されているが、分科会で議論するにあたり、現行のルートにおいても距離的にぎりぎりのルートとなっており、そういった前提条件があ

ると、新しい意見など出ないのではないか。また、粟生間谷地区が一方方向の走行となっており、双方向にして欲しいという話しをずっと聞いている。利用者の少ない西田公園前や粟生間谷西7丁目を割愛し、双方向の運行ができないか。最後に、ルートが変更となる可能性があるとのことだが、どの程度変更となる可能性があるのか。

→1点目の前提条件について、今回示している条件は当初から示していたものではない。第1回分科会、第2回分科会で議論いただき、いただいた意見等も踏まえて、再編案を決定していくなかで設定させていただいたものとなり、ご理解いただきたい。2点目の粟生間谷地区の双方向の運行について、当該地区を往復する運行は、運行距離が大きく伸び、他地区の運行を大きく割愛する必要があるため難しい。他の方法として、東回り、西回りを交互に運行するなどの方法もあるが、パターンダイヤが崩れ、利用者にとってもわかりにくいと考えるため現行案とさせていただいている。3点目のルート変更の程度について、可能性としてはどこかの地区を大きく割愛するなど考えられるが、引き続き運行事業者と調整していきたい。

→委員からご意見があったが、分科会ではしっかり議論をしている。その上で、全てが満足というのは難しいが、全体を俯瞰し、全体にとってより良い形にできるよう議論を重ねており、その点は承知いただきたい。また、利用者・事業者・事務局の立場をまとめていくためには前提条件も必要となるため理解いただきたい。その上で、現行に近いルートとなっている点について、分科会での議論を報告すると、高齢者の利用が多く、乗り継ぎに対する反対が非常に多かった。また、事業者から路線バスとの重複に対する反対も大きく原案となっている。現行ルートはよく考えられたルートとなっており、そういった点を踏まえ、不具合のある点等を調整するよう考えることが妥当と考えている。

○運行ダイヤについて、分科会の中でも運行事業者から意見があった。そのため、分科会で決定した案について、無理のない運行ダイヤとなるよう条件を附帯しており、運行事業者・事務局で調整を行い、市民説明会で広く説明を行うことについて分科会でも理解は得ている。そのため、今後、ダイヤ調整のためルート調整が行われることについては分科会の合意は得られていると認識している。

第1回、第2回の分科会においては、今示されている距離が長い路線の他、地域を細分化し、1時間で運行するルートを6路線設定し、市立病院などの主要施設へのアクセスには、基本的に乗り継ぎが発生するようなルートも示し、その2つについて議論した。構成員には現在オレンジゆずるバスが運行していない彩都や森町のかたもおり、普段、オレンジゆずるバスを利用しているかただけでなく、普段、利用していないかたも含めて議論し、大局的に捉えると、みんなが安心して乗れるという視点から主要施設に乗り継ぎなしで行けるという方向性となった。それを踏まえ、第3回分科会では、その方向性の中で議論を行い、多様な市民のみなさまを代表する構成員の意見として原案としてとりまとめたものとなり、その点は承知いただきたい。

一方、6台の車両での運行が大きな足かせになっている事実があり、台数が増えれば、もっと抜本的な改変の余地はあると思慮する。

○オレンジゆずるバスについては便数を増やして欲しい、近くに停車して欲しいという意見が多い中、改善されておらず残念である。路線バスがあり、オレンジゆずるバスもあるが、坂が多く100メートルの移動が困難との人もいる。全てを実現するのは困難とは承知しているが、そういった人を救

済できるような、乗合バス等の具体案も検討いただきたい。また、再編ルートとは異なるが、駅へのアクセスの際、バス停から駅までの経路のバリアフリーについても非常に重要であり、そういった視点も必要と思慮する。

→オレンジゆずるバスが運行できないような地区の交通やバリアフリーの観点については、地域公共交通計画でも位置付けている。計画に基づく具体的な施策については、今後、検討を行ってきたい。

○オレンジゆずるバスを利便増進実施計画で位置付けるとあるが、そのスケジュールはどのようになるか。

→令和5年度の計画策定を考えており、令和5年3月にはパブリックコメントおよび市民説明会を開催したいと考えている。そのため、今回の協議会の後、11月に市民説明会を開催し、その後、第4回分科会、第5回分科会で利便増進や利用促進について議論いただく予定。

→利便増進実施計画はハードルが高く、多くの自治体が積極的でない中、そこに踏み込むことは良いと考えるが、時間的になかなか大変だと思慮する。今回のオレンジゆずるバス再編にかかるコンセプトについて、多くの自治体では今回の言葉以上に地域が支えるバスという言葉を使っており、交通事業者の輸送資源のみに頼らず、金銭的なことも含めて踏み込んでいるのが、地域公共交通計画の本来の姿と考える。オレンジゆずるバスの再編においても、運行事業者の低資源が全てを決めてしまう議論となると、この協議会が意味を持たないものになってしまうと懸念する。そういった点も踏まえ、様々な議論の場を持つことが重要と考える。

→オレンジゆずるバスの運行当初、乗らないと無くなるバスと言いつけてきた。今回、これまでの意見や分科会での意見を取り入れ、日・祝日の運行を平日と同じルートにするとのもので、ありがたく感じる一方、継続していくためには、市民が支え、利用することが重要となり、第4回分科会以降に検討する利用促進、利便増進は重要。市民の意見を取り入れて運行するバスだからこそ、市民としてこのバスを支えるということが非常に重要である。

→コンセプトの設定について、分科会でのさまざまな意見からキーワードを抽出し、それをまとめる形でコンセプトを設定した。キーワードの中に「地域」という言葉があるが、「地域で支えるオレンジゆずるバス」「地域の住民がバックアップして盛り上げる」「地域を巻き込む」などの意見から抽出したもの。計画策定の際には、このような意見を踏まえコンセプトを作成したことがわかるよう記載したい。また、地域のかたに利用いただかなければならないバスということは承知している。分科会でもご意見をいただきながら、より多くご利用いただけるよう努めていきたい。

→今後、行政負担・利用者負担についても第4回分科会以降に議論するとの認識でよいか。

→そのように考えている。

→今後、地域のかたが支えるためにも、行政負担・利用者負担についても示し、利用促進をして地域に支えていただくという視点についても取り入れていく。

また、ルートについて、今回、運行事業者の視点から意見をいただいているが、渋滞が大きな要因となっていると思慮する。その地点を回避する、運行ルートを割愛するなど方法ではあるが、そもそもの渋滞を解消することも方法の1つであり、総合的に考えたい。特に今宮交差点については、現在は変則交差点となっているが、この見直しを進めており、渋滞が大幅に解消される見込であり、この点を含めて検証する必要がある。市役所と箕面駅の間においては渋滞の他、多くの人が乗降する地域ともなっている。その辺りも含めて調整し、最終案を示していきたい。

○今後の分科会では、ルート案についてはもう議論はないのか。

→ルート案について11月に市民説明会を開催し多くの意見をいただくことになる。新しい意見については検討し、結果、ルート案を修正することもあるが、修正の有無にかかわらず、分科会には報告することになり、分科会において、今後議論しないということはない。

→ルート検討について、スカイアリーナへのアクセスや短距離路線の追加採用などの意見もあるが、説明が欲しい。特にスカイアリーナへのアクセスについて、確かに余分に時間を要するが、急な坂道があり、高齢者のスカイアリーナの利用促進のためにもアクセス確保は重要と考える。

→スカイアリーナだけではなく、他にも行きたい場所など分科会でも議論いただいた。運行距離・運行時間の観点もあり、分科会でスカイアリーナへアクセスする案も示したが、結果、スカイアリーナへアクセスしないルートが選ばれたところ。

○再編ルート案について、今回議論いただいた内容も踏まえ、運行事業者と事務局で最終調整を行い、変更がなければこのまま市民説明会を行い、市民説明会での意見を踏まえて、再度、分科会で議論する方向で進めていく。

(3) オレンジゆずるバス停留所の利活用について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○実施の際は、広報がしっかりなされなければ渋滞緩和につながらないため、広報をしっかり行っていただきたい。また、キューズモールの駐車場が不足することはないか。

→今回の計画は勝尾寺や東急不動産が連携をとっているもの。ホームページ等の媒体を活用し、利用促進をしていくことを想定している。また、キューズモールの駐車場の状況について、昨年の状況も確認したが、センター棟駐車場においては空車があり、キューズモールと連携し、適切な交通誘導をお願いしていく。

○今回のツアーバスは有料か。また、何人乗りのバスか。

→入山料等込みで1,500円予定となっている。大型バスを利用するため、1台当たり概ね50人程度の乗車が可能。

○運行事業者の観点から、運行に支障がないかどうかのご意見をいただきたい。

→運行に支障はないと考えており、勝尾寺としてドライブウェイの渋滞対策をしていただいているということで、前向きに捉えている。

【原案どおり、合意の申し出があった場合、合意することについて承認。】

(4) その他

【意見・質疑なし。】

以上