

第51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12月26日（月） 午前10時00分～午前11時40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)

- ・箕面市地域創造部長 小山郁夫

(委員)

- ・大阪大学大学院工学研究科助教 葉健人
- ・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
- ・一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田信雄
- ・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
- ・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
- ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長 岡部哲久
（代理出席）総括主査 東野亨太
- ・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
- ・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)

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司
- ・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
- ・阪急電鉄株式会社都市交通事業本部都市交通計画部部長 中村規彦
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 石崎宏司
- ・大阪モノレール株式会社総務部経営戦略室長 石橋宏章
- ・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）

- ・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
 - ・大阪府箕面警察署交通課長 桂康政
 - ・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20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再編ルート案に関する市民説明会の開催結果について
- (3) オレンジゆずるバスの再編に係る検討状況について
- (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・質疑なし。】

- (2) オレンジゆずるバス再編ルート案に関する市民説明会の開催結果について

【議題（3）と合わせて意見・質疑照会】

- (3) オレンジゆずるバスの再編に係る検討状況について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○定時性の確保について、配慮いただいているものの、北大阪急行線延伸に伴い利用できる駅が増えることから、オレンジゆずるバスの利用が増える見込みがある。また、新駅周辺の交通状況がどのようになるか不透明な点もあることから、運行開始後、定時性の確保に問題があれば早急に調整いただきたい。土日の運行について、現在、土曜日運行において遅延が恒常化しているが、日曜日も同ルート・同ダイヤでの運行となるということで、定時性の確保について、次回の分科会に向けて調整をお願いしたい。

→定時性の確保について、運行距離の短縮の他、赤ルート東部地区における国道171号を右折せず循環するルートにするなどの工夫に加え、乗降者が多い地域について、混雑時間帯での増便を検討しており、混雑緩和による所要時間の縮減を図るなど、定時性が確保できるよう調整を行っている。

→次回の分科会等において社会実験の期間・基準などの検討も進めていくが、現状、新駅開業後の交通状況が不透明であるなど不確定要素がある点を踏まえ、見直し期間を短いスパンにするかなども含めて検討をしていく。

○利用促進について、50%という収支率を目標として取り組む必要があると思うが、運行車両の変更ができないことや、大幅な増便が出来ないなど前提条件も多くあると考える。そのため、今実施している利用促進をどのように修正するかなども含めて検討する必要があるとあり、次回の分科会ではそういった視点も含めて検討していきたい。

→利用促進については、新たなものに取り組む以外に、現行の利用促進制度をより活用できるように検討することもその一環と考えている。様々なご意見をいただきながら利用促進に努めていき、

収支率 50%を目指していきたい。

→収支率 50%については、利用者負担と行政負担が 1 : 1 となり、相当以前から議論してきた高い目標ではあるが、利用促進により目指していくという方向性について協議会でも確認してきたということもあり、ここは維持していきたい。利用促進について、アンケート調査において若者や幅広い年齢層が利用できる仕掛けについての件数が多くなっており、来春オープン予定の今宮地区のレジャー施設やオルタナの森も含めてサポーター店への協力を確保するなど、検討を進める必要がある。

○赤ルートの一方向循環について、往路はオレンジゆずるバスを利用し、復路は路線バスを利用することも考えられる。今回の議題となっている箇所以外にも同様の箇所はある。そういった場合、路線バスの利用にあたり何らかの特典を付与し、その費用を市が負担するというようなことができないか。オレンジゆずるバスと路線バスの違いとして、特に高齢のかたにおいてはオレンジゆずるバスに高齢者運賃割引があることから、運賃が大きく異なる。その負担感について解消できれば一方向循環に関する抵抗も減るのではないか。

→赤ルートの東部地区での一方向循環について、現在も新稲・桜ヶ丘地区は循環となっており、設定時、社会実験で状況を注視していくとなった。結果、やはりバス停がある方が良いとなり、バス停勢圏から考えると、乗車時間が長くなっても直接バスで目的地に行ける方がよいということもあり現在落ち着いている。今回の赤ルートの循環についても社会実験で十分に見ていくべきと考えており、その上で出た課題については見直しをしていく方向で考えていくべき。また、路線バスとの連携による運賃割引についてもご意見があったが、現在、箕面森町線とオレンジゆずるバスとの乗り継ぎ割引を実施しているが、それ以外の地域での路線バスとオレンジゆずるバスの乗り継ぎ割引について検討する余地はあると考える。

○収益について、例えば、ベンチやバス停標柱に広告を掲示し、その費用を企業に支払ってもらうなど、運賃収入に拠らない収入を確保できないか。利用者には拠らない収入を確保することは、みんなを支えるバスという点にもつながってくると考える。

→収益について、みんなを支えるとの観点から、第 3 の収益を検討すべきとの意見についてはご意見の通りと考える。事務局にて様々なアプローチを検討するとともに、各委員においても可能性のあるところなどをご存知であれば紹介いただきたい。

→バス停の標柱に広告物を掲示することは可能か。

→標柱については道路占用許可を得て設置しているため出来ないと考えている。

→難しいとは考えるが、事例や条件付きで掲示する方法がないかなどについて検討する。

○利用促進について、乗車証明を複数枚集めると特典がもらえるなど、日頃から利用する利用者に対しての利用促進や、オレンジゆずるバスの PR ソングを作るなどの啓発活動、森町の乗り継ぎ割引等の現状の利用促進策に対しての PR 活動、森町のかたや春休み等の期間に子どもに乗車体験を実施し、バス乗車機会のきっかけ作りをするなど幅広い視点で考えていき、みんなを支えるバスという点を PR していくべきと考える。

→利用促進について、乗車証明を集めることによる特典などについて面白いと考える。その他周知やバス乗車のきっかけ作りなどいただいた意見も含め、分科会で検討していければと考える。

○北大阪急行線延伸に伴うオレンジゆずるバスの路線再編ということで、市民の関心は非常に高いと考えるが、市民説明会の参加者が71名ということについて、事務局としてどのように考えているか。

→市内6箇所で開催したが参加者に差が出ており、地域公共交通計画に関する説明会においても同様の傾向であったことから、地域性があるとは感じている。今回の説明会開催にあたっては、自治会長様宛にお知らせを送るなど、広報に工夫は行ったが、今後も公共交通に関する情報発信に努め、市民意識の向上に取り組んでいきたい。

→市民の中での公共交通への関心の高まりはどのように捉えているか。

→再編等に関するご意見について市役所にいただくことも少なく、あまり高いとは言えないため、今後、広報を含めて、市民意識の醸成に取り組んでいきたい。

→来年の説明会開催時においては、今回の広報以上の広報を行うとのことでよいか。

→同様の広報をと考えているが、より丁寧にPRし、自治会長様や地域のみなさまにもご協力を賜りながら、公共交通への関心が高まるよう努めていきたい。

→各委員におかれても、各種団体などに市民説明会の周知や参加促進をお願いしたいとともに、新たな広報の方法があればご提案いただきたい。

○今回の案で主要区間を増便する案があるが、バス車両や運転士はどうするのか。

→バス車両や運転士も必要となるが、主要区間の増便については時間を限定して運行する案としており、運転士の配置について、効率よく実施できるよう運行事業者と調整を行っている。また、車両についても各種補助金なども活用しながら、効率よく調達できるよう努めて参りたい。

→資料上の収支予測には、主要区間の増便も加味した数値となっているか。

→平日の主要区間の増便についても見込んだ収支予測を示している。

→検討の結果、決定すれば主要区間における増便が実施されるとのことでよいか。

→市民説明会等を経て、計画に盛り込まれた際には実施することになる。収支の点もあるが、府道豊中亀岡線の混雑状況や、混雑緩和に伴う当該区間の定時性の確保という視点もあり検討したものとなる。当該区間については、1時間に概ね4便が運行することとなり、相当な運行頻度を確保できる。

→バス利用者から当該区間については座れないことが多いと意見を聞いており、利用者にとってはよい検討。特に市立病院については、路線バスも運行しているが、病院までの坂がきつく、オレンジゆずるバスは非常に重要な交通手段。より利用促進にもつながると思うので、継続して運行できるようよろしく願いたい。

○オレンジゆずるバスの運行時間帯について、例えば始発便を30分早めた場合、終発便も30分早まるとなっており、結果、運行時間帯は現行どおりとなっており、終発を早めることなく、始発を30分早めるなどは出来ないのか。

→現状、朝夜の時間帯の利用者が少なく、運行時間を延ばすと、運行距離だけではなく人件費に掛かる費用にも大きな影響が考えられるため難しいと考えている。

→運行時間を早めても利用者が見込めないとのことか。

→遅い時間を運行するという点について、過去運行していた際の利用実績を考慮すると、運行時間

の延長は難しいと考える。

→運行ダイヤの視点について、現行、複数便が同時に市立病院に到着するようなダイヤとなっているが、これは市立病院の受付開始時間を考慮したもの。もし分散したダイヤとすると、現在考慮していた視点がなくなることになるので、十分に検証が必要。優先順位をどのように設定するかという視点になってくる。

○今回の再編案については、青松園地区を運行するかどうかなど、まだ検討の余地がある他、路線バスの社会実験路線や北大阪急行線延伸後の交通状況など不確実な点が多く存在するため、分科会としては社会実験として位置付けて、数年間、運行の検証が必要と考えている。このように運行ルートが変更となり得る状況で、地域公共交通活性化再生法に基づく大臣認定の計画として申請することは可能か。

→利便増進実施計画の大臣認定を受けると強制力をもつことにもなるため、慎重に検討する必要はある。今指摘のあった不確実性で社会実験による見直しもある計画について、大臣認定に適合するものなのかご教示いただきたい。オレンジゆずるバス運行当初については、約3年間の実証実験を行った。

→地域公共交通活性化再生法に基づく利便増進計画について、法の趣旨として、自治体を実施する利用者の利便を増進する事業を大臣が認定するというもの。そのため、内容が明確で必ず実施される予定の路線等の編成の変更等を事業内容として定めることができるとしている。従って、未完成な取組がある場合については、具体化を図った上で利便増進事業の内容として定めていただくよう案内している。実証実験や社会実験について、利便増進実施計画の作成前に実施することについて否定するものではないが、計画策定に先駆けて実施する場合は1年間までの実験に留めている限り可能と案内している。

よって、ご質問への回答として、社会実験としてまだ確定していないものについて、これを計画内容とする利便増進実施計画について大臣認定できるかという点、厳しいという答えとなる。なお、調べた限りの情報とはなるが、過去に社会実験を行うことについて大臣認定した例はない。

→大臣認定を受ける計画の策定としてはもう少し先の話となると理解した。加えて、本日の協議会も含めて再編案については多くの意見をいただいているが、既定のスケジュールでは第5回分科会において再編案を確定し、パブリックコメントに移行するというスケジュールとなっている。課題等も多く、本格実施には引き続き議論の場が必要と考えるが、このあたりのスケジュールもしくは大臣認定を受ける計画策定について説明をお願いしたい。

→利便増進実施計画について、これまでもハードルの高い計画制度との意見はあったが、今回、改めて、社会実験的な路線の位置付けについて、大臣認定は難しいと見解をいただいたこととなる。引き続き近畿運輸局とも相談し、第52回地域公共交通活性化協議会において、どのような計画策定とするかについてご説明させていただきたい。社会実験が終了する段階で大臣認定を受ける計画として策定することや、将来の市立病院移転に併せた再編に伴い大臣認定を受けるといった選択肢もあると考えている。

現在進めている再編計画策定のスケジュールについては、令和5年度末の北大阪急行線延伸線開業に併せて、周知広報やバスロケーションシステム・デジタルサイネージへの対応等も考慮したスケジュールとしているため、例えば、任意の計画として策定することなども選択肢として近畿運輸局とも相談しながら調整したい。

→市の任意の計画として位置付け、分科会で議論してきた内容については、ルートも含めて実験的な内容として実施すると理解した。任意の計画の場合、「公共交通利便増進実施計画」という名称は変更する方がよいと考えるがいかがか。

→まず、計画策定のタイミングについて、社会実験として一度運行してしまうと、利便増進実施のタイミングでは、新たな再編を行ったとは見なされず、要件的に厳しくなってしまうということもあるので事前に相談いただきたい。

また、名称について制度的に規定はないが、「利便増進実施計画」という名称にすると、市民にとっては、大臣認定を受けた計画と誤解する恐れがあり、任意の計画と分かるよう名称を工夫すべきと考える。

→調整の結果、市の任意の計画とする場合、法に基づく計画かどうかや、市民にとってわかりやすいかどうかといった視点も含めて調整したい。

→オレンジゆずるバスを運行した際に定めた総合連携計画については法に基づく計画となり、社会実験に必要な補助が受けられたというメリットがあった。一方、今回の利便増進実施計画を大臣認定受けることにより受けられる補助金は、基本的に箕面市においては該当しないため、法に基づく計画策定のメリットがない状況にもなる。その点も考慮し、社会実験期間をどの程度とするかを議論することによって整理できると考える。

○当初オレンジゆずるバスが運行した際、病院の受付開始時間に併せたダイヤ設定をしたとの話があったが、現在は予約制が進んでおり、オレンジゆずるバス運行当初と状況が異なると考える。市立病院にも状況を確認した上で、少し分散する方向に変更していけるのではと考えるので、病院の状況も確認いただきたい。

→重要な視点であると考えており、また、市立病院についても分科会構成員として参画いただいているため、現在の予約の受付方法などについて、あらためて確認を行い検証していく。

(4) その他

【意見・質疑なし。】

以上