

第9回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時

平成22年11月16日(火) 午前10時00分～午前11時30分

2. 場 所

箕面市役所 委員会室

3. 出席者

(会 長)

・箕面市副市長 伊藤哲夫

(副会長)

・箕面市地域創造部長 小泉正己
・大阪大学大学院工学研究科教授 新田保次

(監 事)

・街づくり支援センターみのお 清田栄紀
・箕面商工会議所専務理事 松出末生

(委 員)

・大阪大学大学院工学研究科准教授 松村暢彦
・大阪大学大学院工学研究科助教 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長 上村正美
・阪急バス株式会社取締役自動車事業部長 西山 哲
・阪急バス労働組合副執行委員長 勝 正雄
・みのおの交通を考える会 永田よう子
・粟生第二住宅自治会長 若松武志
・自転車道ネットワーク公募市民 松木 亮
・大阪船場繊維卸商団地協同組合専務理事 田村正喜
・共同企業体SSOK組合管理本部長 横山吉広
(代理出席) 人事部総務担当マネージャー 西川典男
・東急不動産SCマネジメント株式会社箕面マーケットパーク・イワ総支配人 滝川隆文
・株式会社ビバーレコード・ビバーワールド 箕面船場統括マネージャー 米津秀春
(代理出席) Bb 箕面船場店 店長代理 横木昌平
・学校法人大阪青山学園事務部経理課長 福田貴夫
(代理出席) 事務長 蔵田久正
・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) 吉村靖弘
(代理出席) 運輸企画専門官(企画担当) 大谷健太郎
・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(輸送) 井上景之
・大阪府都市整備部交通道路室参事 柴崎啓二
・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 藤本昭彦
(代理出席) 大阪国道事務所高槻維持出張所管理係長 南城和幸
・大阪府池田土木事務所維持管理課長 山本公一

(代理出席) 総務企画課企画グループ主査 松村寧子

- ・箕面市みどりまちづくり部長 山田 学
- ・大阪府箕面警察署交通課長 門中基次
- ・箕面市教育委員会事務局教育次長 中井勝次
- ・箕面市市長政策室長 具田利男
- ・箕面市健康福祉部長 小野啓輔

(代理出席) 健康福祉部次長(健康福祉政策・生活福祉・障害者福祉担当) 稲田滋

- ・箕面市地域創造次長(商工担当) 竹内正夫
- ・国土交通省近畿運輸局企画観光部交通企画課長 浪越祐介(オブザーバー)
- ・国土交通省近畿運輸局鉄道部計画課専門官 宮原三千信(オブザーバー)

(欠席)

- ・社団法人大阪タクシー協会常務理事 井田信雄
- ・分科会の副分科会長 井上 整
- ・有限会社箕面自動車教習所取締役総務部長 桐村敏昭
- ・国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長 田村充啓(オブザーバー)

以上、委員32名のうち29名出席、オブザーバー3名のうち2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) 各事業の進捗状況について
- (3) 運行計画の評価・見直しの進め方について
- (4) 利用促進策について
- (5) その他
 - ・ 全体スケジュール

5. 議事要旨

(1) オレンジゆずるバスの運行状況について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

乗継券を欲しいといったのにもらえない場合があった。対応はどうなっているのか。

運賃を支払うときに運転士に言えば、運転士が操作をして、乗継券発行器から発行するようにしている。もらえない、という事態があったのかどうかの確認も含めて、運行者の阪急バスと協議を行う。

乗継割引の利用者数が、調査結果で少ない(1024人中27人)とでており、せっかく良いサービスなのにあまり知られていないのではないか。

車内に乗継割引について掲示しているが、より見やすい、周知しやすい方法がないか検討を進める。また、乗継券は乗継割引のためだけではなく、乗車証明券として商業施設などのサービスを受けるといった利用促進も進めている。現在はヴィソラと協力しており、今後そのような取り組みも積極的に行いたいと考えている。

遅延運行の原因は、交通渋滞以外では何があるのか。また、どんな対策をしているのか。

遅延は道路の渋滞が一番の原因であるが、その他乗り降りに不慣れな方の乗降や車内での回数券などの販売、特に高齢者の方は時間がかかることも原因のひとつにあげられる。また、交通状況においては、不法駐車や迷惑駐車なども遅延の原因となっている。具体的な改善策としては、豊中亀岡線が、現在歩車分離の信号方式から通常的信号方式に変わり、その渋滞は改善されつつある。また、迷惑駐車については、多い場所では近隣に駐車防止の願いをしたり、市の広報紙でも迷惑駐車禁止の呼びかけをしている。

市民、利用者の意見・要望の対応について、運輸支局にも交通渋滞によるバス遅延の苦情の申請が入っており、市民の方への対応として、十分説明していただきたい。

遅延状況については、ダイヤ見直しを行う可能性もあり、それ以外でも対応を進める。現在のバスの運行状況がわかるバスロケーションシステムを導入しており、もみじだよりなどに掲載して市民に周知させるよう取り組んでいる。また、問い合わせがあればそれを伝えて、携帯電話を用いた運行情報の確認方法を知らせている。携帯電話などを持たない方には、直接電話で遅延状況などを説明している。特に11月は紅葉シーズンであるため、遅延が予測されており、事務局の職員が土日でも対応に取り組んでいる。(現在、深刻な遅延は発生していない)

バスロケーションシステムを周知させるために、車内アナウンスはできないか。

運転士の運転中のアナウンスは安全確保のためにもできるだけ避けるべきであり、車内放送の実現は難しい。車内掲示やもみじだよりによる周知など、別の方法を考えて対応していく。要望意見などで、障害者の方々の意見を聞くためにも、商工会議所や福祉ショップ「ゆっくり」などの販売所における意見を集約すべきではないか。

販売所における意見集約を行う。

遅延運行によって、緊急時の対応用である予備車を恒常的に走らせているため、阪急バス、協議会で相互に、代案などを検討していきたい。

阪急バスと協議会で相互に検討を行う。

10便11便の利用者は少なく、運行の見直しが必要であるが、最終便であるために利用者が少ないということも考えられ、単純に便を減らすということはないでほしい。

便を延長、もしくは路線バスとの連携などの対応が考えられる。今後市民部会や専門部会で検討する。

見直し基準を達成できていないバス停が7割を占めており、利用者が少ないバス停、ルートは見直しをお願いしたい。

現在、全自治会長宛てにバス利用者数のデータを示し、自治会に回覧をお願いすることで、利用促進を図っている。また、バス停の利用者数が9人以下ですぐに廃止というわけではなく、今後行うアンケート調査の結果などを見ながら見直しを検討することを考えている。実際の検討は市民部会や専門部会で整理する。

収支率を上げるための対応をお願いしたい。

兵庫県豊岡市では、コミュニティバスを市役所の職員が積極的に利用することで、市民への利用促進するといった事例がある。箕面市役所でも実施すべきではないか。

ダイヤは市立病院に8時半前後に着くように設定されており、市役所もおよそその時刻に到着予定であるので、職員の出勤などの利用は可能である。また、市のイベント等では以前か

ら広報して使っていただくように各職場の方に依頼しており、今後は職員の積極的な利用も検討していきたいと考えている。

OD調査結果の目的の設定で、「その他」の割合が30パーセントと多く、その内訳を教えて欲しい。その中に存在する自由行動の目的をはっきりさせることで、需要も顕在すると思う。

内訳は正確にはわからないが、やはり、友人宅への訪問など市民活動の部分が大変多いと考えられる。このあたりについては、12月に実施する市民アンケート、バス利用者アンケート調査の中でより具体的な利用目的を把握していく考えである。

主な目的地となる場所（箕面駅、箕面市役所など）でバス停利用者数が多くなるのは当たり前であり、バス停の見直しは単純に利用者数だけではなく、バス停の性格も考慮した分析をすべきではないか。

利用者が9人以下のバス停は見直し検討対象となるが、人口の少ない住宅地などでは、その人口における利用割合などから判断するなど、いくつかの手法を検討している。

今後のアンケート調査などで、例えば、「もしオレンジゆずるバスがなかったらどうするか」などの設問を入れて、運行開始による市民生活の質の評価をすべきではないか。

オレンジゆずるバスの運行によって、市内移動が多くなり、市内の経済効果がプラスに出ていると考えられるが、その辺りについて教えて欲しい。

12月に実施する市民アンケート、バス利用者アンケート調査の中で評価、経済効果を把握していく考えである。

現在の収支率の情報を市民に発信することで、関心、興味を持ち、利用者が増えるのではないか。

自治会長宛てにデータを示し、自治会内回覧をお願いしている。また、ホームページなどでも利用者数などは示しており、収支についても利用促進のために掲載する方向で検討していく。

利用者の需要予測が当たっていたのに、収支率の目標が達成できていないのはなぜか。

当初連携計画で設定した収支率の目標は、1日あたり906人の需要予測について、高齢者がこれまでの成果から何パーセントぐらい乗るかを考慮した結果、35パーセントと設定した。50パーセントは、その後の市民部会等で今後あげるべき目標値として設定した。計画35パーセントで現在33パーセントであるため、それほど当初の予測と食い違ってはならず、今後どうやって50パーセントとするかが検討の項目となる。なお、9月は回数券購入などもあり収支率37パーセントであった。10月はその反動で収支が落ちており、今後再び回数券の購入がされれば収支は伸びると予測され、収支率に関しては長い期間で把握していく考えである。

収支率50パーセントは厳しいのではないか。平日の昼間は利用者数が多く、座席数が足りていないのが現状である。また、土曜日曜で利用者増加を狙っても一週間のうちの1、2日（7分の1）であり、そこで収支率15パーセント増加するのは難しい。もう一度PDCAサイクルを見直すべきではないか。

検証という視点から、50パーセントの目標値やPDCAサイクルを再検討していく。

はんきゅうランドパスの収支の計算方法を教えて欲しい。

はんきゅうランドパスをもっておられる利用者がオレンジゆずるバスに乗ることで、人数

×単価の収入が入るようになっている。単価は昨年度実績としている。

高齢者などの割引運賃が、割引ではなかった場合の運賃収入がどうなるのか、の検討を行うべきではないか。行政負担の福祉枠と交通枠との施策の整理をした方が良いのではないか。

オレンジゆずるバスは、高齢者割引を基準運賃から下げたものを別の費用から補填しているわけではなく、すべてを行政で負担しているという考えであり、現在はその区別をしていない。ただし今後はその部分の捉え方についても検討が必要であり、三年間の実証運行の中で費用のあり方を整理したいと考えている。なお、以前のMバスの費用は市が4千数百万円を負担しており、現在のオレンジゆずるバスは、国庫補助を除き、市は同程度以上の金額補填を行っており、枠を分けた方が良いかは整理したい。

「騒音等の環境問題により、土日の市立病院正面玄関への乗り入れをやめて欲しい」というような要望もきている。

(2) 各事業の進捗状況について

【報告どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

交通案内所はいつ、どこに設置されるのか。

今年度末（平成 22 年度 3 月中旬～下旬）を目標に、箕面駅の改札をでて右側のロータリーを南に下った場所の阪急駅構内を一部改築予定である。交通案内所と足湯を設置する計画となっている。

なぜ、乗継割引運賃は現金でしか払えないのか。特に、箕面森町の市民の方はオレンジゆずるバスは近くで運行せず、また乗継割引でしか割引にならない。100 円の回数券があるのだからそれを使ってもよいのではないか。

北部地域の運行は、以前のMバスにおいても毎月3と8のつく日（およそ1週間に1回）であり、今回のオレンジゆずるバスにおいても、パイが少ない中で1週間に1回運行するのか、また乗継割引を阪急バスと連携して実施するのかを議論した結果、阪急バスと連携することとなっている。箕面森町線は唯一の乗継割引実施線であり、少しでも北部の方へ、割引という対応を行っている。

乗継割引運賃の支払いは現金のみであることに対する意見は事務局にも届いており、その対応を考えている。しかし、乗継割引そのものの利用が少ないため、このシステムのままで運用するのか、また、別の手法があるのか、根本的な解決策を専門部会などで議論していく予定である。

(3) 運行計画の評価・見直しの進め方について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

オレンジゆずるバスの運行による経済的な部分の効果はどう検討していくのか。

アンケート調査の中でその効果を定量的に測ることが可能かどうか検討を進める。

軽微な見直しとはなにか。

市民の需要の確認や遅延対策としてのダイヤの見直しなど、どの程度までが軽微な見直しなのかの検討も含めて、分科会の中で議論を進めていく考えである。国の補助を受けてい

る中で、運行内容などがずっと同じで良いのかという検討も含めて国などからの助言・指導をいただきたいと考えている。

(4) 利用促進策について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

デジタルサイネージの具体的な説明、設置場所を教えてほしい。

テレビモニターのようなもので、バスの遅延状況等の運行情報や行政情報、観光情報、広告などを掲載して情報提供を行うものである。主要な公共施設や大きなバス停、またバス車内などに設置予定である。現在の検討箇所はバス停では箕面駅、粟生団地バスターミナルなどで、施設では市立病院や松寿荘などである。

デジタルサイネージをぜひみのおライフプラザに設置してほしい。バス停がMバスと変わったことで、みのおライフプラザが閑散としており、活気を戻すためにもぜひ検討してほしい。

みのおライフプラザも設置候補に挙がっており、今後の調整で決定する。みのおライフプラザは健康福祉部などもあり、活気を戻すためには別の視点からも検討していく。

自治会への収支率、バス停利用率などの回覧において、少し不親切に感じた。もっとわかりやすく、きちんと主旨の伝わるものにしてほしい。

250 の全自治会に対し、7,000 部を用意し回覧していただいている状況である。内容については、市民相談室において確認し市民にわかるものを作成しており、その様な声は直接事務局に入っていないが、今後そのようなお願いをする場合には、十分に気をつける。

11月14日に茨木市でお客様感謝デーという阪急バスのイベントを行った。阪急バス運行のコミュニティバスの紹介のコーナーがあり、そこでオレンジゆずるバスの車両を展示したいと考えていたが、現在、遅延の問題から予備車両も恒常的に走らせているため実現できなかった。23日に追加のイベントを行う予定であり、チラシなどによって間接的にはあるがPRしたいと考えている。

現在のバス車両は、外はかわいくラッピングされているが、車内がシンプルであるため、滝ノ道ゆずるやモミジーなどのシールを貼り、車内を見ても楽しめるものになりたいと考えている。

(5) その他

全体スケジュール

【意見・質疑応答は次のとおり。】

国土交通省近畿運輸局より、公共交通活性化再生総合事業について、説明があった。以下に内容を示す。

- ・公共交通活性化再生総合事業は、今年の6月の国土交通省による事業仕分けにおいて、廃止となった。代わりに平成23年度予算の概算要求で、地域公共交通確保維持改善事業という新しい事業制度を予算要求した。
- ・総合事業との違いは、あくまでも補助対象は運行補助を主目的にすることや、期間は限定しないといった点である。
- ・箕面市の協議会に関係する点はふたつある。ひとつは、補助対象は運行支援が原則になるので、利用促進活動について補助できるかどうかわからないということ、もうひとつは、基本

的には過疎地域を助けることが主目的であるため、人口密度が高い地域については補助が少なくなる場合もある、ということである。

- ・22年度の総合事業の廃止については、経過措置により来年度限りで今年度と同様の補助ができる。また、補助対象の事業を若干変えれば新制度に移行することも可能と思われる。
- ・今後も新制度については、事務局に情報提供するので経過措置の活用であったり、スムーズな新制度への移行を図ったりしていただきたいと考えている。

以上