

第64回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時

令和7年11月17日（月） 午前10時00分～午前11時30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 竹内優介

（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 荻野知崇

（委員）

- ・阪急電鉄株式会社沿線まちづくり推進部部長 阿瀬弘治
- ・北大阪急行電鉄株式会社鉄道事業部部長 安田崇司
- ・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
- ・大阪モノレール株式会社総務部審議役 稲葉武司
- ・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 山口裕
- ・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長 大塚保洋（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（輸送） 栞原岳志
（代理出席）運輸企画専門官 藤原弘暁
- ・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 明知顕三
（代理出席）高槻維持出張所長 板真二
- ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長 江藤良介
- ・大阪府池田土木事務所参事兼地域支援・企画課長 遠藤洋一
（代理出席）企画課長補佐 玉木博
- ・大阪府箕面警察署交通課長 廣瀬尚記
- ・箕面市市政統括監 加藤玲子
- ・箕面市みどりまちづくり部長 小山郁夫

（欠 席）

- ・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

- ・東急不動産 SC マネジメント株式会社のおキューズモール総支配人 村木俊一
- ・国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長 和田 治（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） 田中郁代
- ・箕面市健康福祉部長 岡本秀
- ・箕面市教育委員会事務局子ども未来創造局長 藪本正博

以上、委員 27 名のうち 21 名出席、オブザーバー 1 名出席

4. 議 題

- （１）市内バス路線の見直し（素案）に係る市民説明会・パブリックコメントの実施結果について
- （２）オレンジゆずるバスの利用促進について
- （３）ＡＩオンデマンド交通実証運行事業の評価と今後の方向性について
- （４）その他

5. 議事要旨

- （１）市内バス路線の見直し（素案）に係る市民説明会・パブリックコメントの実施結果について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり】

○前回からも発言しているが、全体の改善に対して様々な意見があるが、特に小野原西地域を通る路線が非常に少なくなっており、非常に不便になることについて、納得しがたい。特に小野原東線については、小野原地域の東のほうは増便となるが、西は減便となる。また箕面小野原線についても箕面萱野駅より東側は減便となる。そもそもその前に、栗生団地線も減便になっている。とりわけ、小野原東線について、利用者が少ないことを理由に減便しているが、新しい駅を活用する観点から、如何に利用者を増やすかを考えてもよいのではないか。箕面船場阪大前駅周辺では高層ビルもできて活性化をしているが、バスの結節点という観点では、非常に使い勝手が悪い。駅とバス停が離れており、箕面萱野駅のようなロータリーが箕面船場阪大前駅にはない。箕面船場阪大前駅には、駅だけではなく、文化芸能劇場や生涯学習センター、図書館など様々な施設がある。そのため、市民が箕面船場阪大前駅周辺の資源にアクセスしやすい路線を整備するような計画作りをするすることで、公益の向上にもつながり、人も増える。ひいては、北大阪急行線の利用者も増える。そういった形で検討できないかということを考えているが、いかがか。

→社会実験路線の運行の目的としては、需要があるかどうかを見極めて、路線の最適化をすることとしている。まずは小野原東線の箕面船場阪大前駅経由の収支率は 80 % 台であったことから減便を検討したが、減便による地域への影響を極力少なくするために朝では千里中央から小野原に行く便、夕方では小野原から千里中央に行く便のいわゆる逆輸送便を減便する見直し内容となっている。また箕面小野原線については路線全体の収支率は 60 % 台であるが、西部では 80 % 台、東部では 40 % 台となっており、東部の利用が非常に少なかった状況から見直し内容を検討したもの。令和 6 年度に実施した路線バス利用者アンケートや市民アンケートの結果からも、小野原地域の行き先需要として、千里中央や北千里が多いといった結果が出ている。その結果を踏まえて、小野原東線については、北千里を経由して千里中央に向かう便が増便となっている。また今回設定した新規ルートについても、小野原地域の西側も運行することになっている。こちらにつ

いて、阪急小野原住宅南や箕面墓地公園南から箕面萱野駅に行くルートは今回設定されていないが、当該地域から箕面萱野駅への利用は非常に少ないため、ルートを設定しても利用が少ないと想定している。運転士不足の現状、限りある資源を有効活用することで、路線の最適化をめざして検討いただいた結果であることをご理解いただきたい。

○減便の理由は理解したうえでの話である。現状は、実証実験で利用が少ないといった事実が出ており、アンケートにおいてもアクセスの需要として千里中央が多いというのもわかる。ただ、その結果小野原西の利用が少ないことで減便すると、より負のスパイラルが働くような気がする。もう一つは、新しくできた箕面船場阪大前駅について、新駅にもかかわらず、そこに向かう便を減らすというのは、交通政策上、またまちづくりにおいても、疑問である。せっかく2つの貴重な駅ができたので、箕面船場阪大前駅をどう活かすかを考えていかないといけない。アンケート結果についても、不便だから利用が少ないのかと思う。駅周辺はより魅力があるまち、地域になりつつある。私も箕面船場阪大前駅が一番近いが、実際は利用しない。バス停から地下鉄までの距離がとても遠く、屋根もないため、千里中央駅や箕面萱野駅のほうが便利。新しい駅をどう活かすかを考える必要がある。バス停があるだけでロータリーもない。そういった状況であると利用がしづらい。そういう点からみて、単に利用が少ないから減便するというのでは、せっかくの新駅が活かされていない。その点はいかがか。

→バス路線再編の前提として、協議会等でも議論・審議いただきながら、北大阪急行線延伸に伴い再編を行っていることと承知している。今ご意見いただいた箕面船場阪大前駅のまちづくりについて、市の立場としても箕面萱野駅、箕面船場阪大前駅と新駅ができ、まちの活性化には努めていくべきものと認識している。一方で交通政策の観点、バス路線の観点では、今現在、箕面萱野駅を中心にバス路線網を再編している。栗生団地線についても、当該地域から千里中央や北千里、あるいは箕面萱野駅に行きたいといったご意見があり、双方向のルートを設定した結果、元々あった需要を分散させることになり、双方向に向かう本数も減ったことで、それに対して意見をいただいている事実もある。しかしながら、新たにこの先、箕面船場阪大前駅を中心にロータリーを作り、そこを中心にしたバス路線を作ると、現在箕面萱野駅に終着しているバス路線網を分散させることになり、今ある本数がさらに分散され、利用者にとってご不便をかける。一方で箕面船場阪大前駅を通るバス路線については、箕面船場阪大前駅から千里中央まで運行する路線も設定しており、市の西部を運行する箕面中央線は、全便千里中央までアクセスする見直し案としているが、箕面船場阪大前駅にロータリーをつくると、乗り入れする時間が発生する。引き続きまちづくりを進めていく必要性はあるが、ここに新しくバス路線の中心を移動させることは、交通政策の観点から望ましくないと考えている。

○箕面船場阪大前駅にロータリーを作ると、箕面萱野駅に対して人が分散するということだが、そういう考えではなく、むしろ相乗効果で、人を増やしていくのではないかと。今も、北大阪急行線の乗客数は伸びつつはあるが、想定していた数に達していない。利便性が高まらなければ、利用者は増えない。利便性が高まるから他が減るのではなく、全体的に高めていくのではないかと。人口減少や高齢化が進む中で、車ではなく公共交通を利用したいといった需要が多くなる。パブリックコメントでは、小野原地域の路線だけでなく全体的にたくさんの意見が上がっている。多くの意見として、

令和6年4月に北大阪急行線ができることで利便性が高まることが想定されたが、再編前と今回の意見では同じような意見がみられる。ついては、令和6年4月以降に北大阪急行線が開通しバス路線が再編されたが、不都合や問題点がたくさんあり、あまり改善されていないということである。まだ半分以上の市民が満足していない。パブリックコメントの回答をみると、なぜできないかという理由として、採算性や経費の観点、また「利用者が増えなければならない」、「運行事業者に伝える」、「黒字であっても運転士不足により対応できない」、「持続可能な限り運行をするためにはそうせざるをえない」などの回答が多い。市長自身も、増便することや運行時間を延長することなどは言われていた。ただ、この回答ではできないとなっている。これまでの考え方の延長線上ではできない。やはり抜本的に考え方を変えないといけない。社会的な問題もあり、バス事業者だけでできることではない。やはりバス事業者も箕面市も入っている箕面市地域公共交通活性化協議会で、この問題を真正面から話し合い、財政面からも、運転士不足についてももっと話し合う必要がある。もちろん、運転士の募集について箕面市を頼るというレベルではなく、もっと本格的な形で補わないといけない。そうしないと、オレンジゆずるバスの50%の採算は到達しない。いつまでやっても、現状の5%ぐらいしか伸びない。これまでの延長線上ではなく、利便性を高めるためにはどのようにすべきかを考えるべきである。市民の意見を具体化するために、これまでとは異なる発想も含めて検討していく必要がある。

→ご意見内容は大変重要な論点であり、これまで議論ができなかったことでもある。この2つの新駅の構想が始まったのが、大体10年くらい前。この時には、箕面萱野駅は交通結節機能を高めながら、また駅前広場には緑のスペースを設けて、人の憩いの場所にするといった盛り沢山の内容となっていた。他方、箕面船場阪大前駅は、交通処理、交通円滑化、安全の観点から、駅前広場を設けることはできず、最小限の結節機能しか持たせられないこと的前提でしか実現できなかった。それを受け入れて、構想・計画が認められて、バスから鉄道に乗り換えることを市民の習慣あるいは文化的レベルまで浸透させるという見直しが行われた。路線の再編や社会実験路線の見直しも目途がつき、オレンジゆずるバスも一旦のまとめに至っている。出発点がそうした時期・段階から始まっており、そうした構想に基づいて非常に丁寧に箕面市の地域公共交通ネットワークを整えてきていることを認識いただき、2つ目の駅である箕面船場阪大前駅は上下の移動を伴いながら、結節機能がないことは再認識いただいたうえで、2つ目の大胆なステップに移っていくべき時期であることをご理解いただきたい。

○6ページの社会実験路線の見直しの色どりを見ると、決して悪化していることだけではなく、運行事業者の中でも、パブリックコメントの意見を受けて、時間の拡大など、今の限られた資源の中で最大限の努力をしていただいた。今回の見直しに行き着くまでの間の経緯について、運行事業者からコメントをいただけないか。

→社会実験路線のは箕面小野原線の収支率は60%となっており、当初の見直しスケジュールでは半年で減便し、1年後には代替措置が廃止かといった議論をしてきている。そのような中、協議会で議論しながら、減便等をせず、実施当初の内容でここまで運行してきたことを改めて振り返っていただきたい。特に箕面小野原線の東部地域の収支は50%未満であり、バス路線として成立していない状況であることは理解いただきたい。費用は箕面市からご支援いただいているが、それ以上に運転士の数が苦しく、お金をいただいても、走りたくても走られない路線が数多くある中で、箕面市域でこの輸送力を維持してきたことは逆に評価いただきたい。先ほど、相乗効果というご発言

をされていたが、バス事業者からの観点では、例えば1時間に2本あるバスが、箕面船場阪大前駅と千里中央駅の2方向に分かれた場合、往路に北大阪急行線を利用する場合は変わらないが、帰りの場面を想像すると、どちらの駅で降りたほうが良いか絶えず時刻表を確認する必要が生じ、利用しにくい。やはり、1時間に2本あるのであれば、どちらかの駅にアクセスすべき。特に東部地域では、途中に阪急電鉄の北千里駅があることを踏まえると、こちらを通るルートをメインにすべきといった判断で、社会実験の中でも、小野原東線ではこの北千里経由千里中央行きを残させていただいた。やはり社会実験を1年半実施してきて、箕面船場阪大前駅には需要が伴わなかったこととして理解いただきたい。また西部の箕面中央線の話になるが、箕面船場阪大前駅から千里中央まで運行区間を伸ばすようにした。結節点というところでは、特に帰りの場面で箕面船場阪大前駅で待つのがお客様にとって利用しにくいことがあった。そこで、箕面船場阪大前駅の折り返しを全便千里中央まで伸ばさせていただいた。便数は調整させていただいたが、その分車両のやりくり等により、西部は箕面萱野駅との連絡を増やしている。千里中央、箕面船場阪大前、箕面萱野駅と3駅接続しているので、このあたりの在り方も、事業者としてお客様の動向もみて、研究していきたい。

○阪急バスが最大限対応されていることはよくわかる。箕面中央線が全便千里中央発着となったことも、大きな声の1つを対応いただいた。パブリックコメントの意見にもあったが、オレンジゆずるバスで同じ方向に向かう便のダイヤが近く分散してほしいとあり、私もそのとおりであると思う。オレンジゆずるバスは阪急バスの補完的な役割ということで、ルートに対して補完といった位置づけかと思うが、ルートだけでなく時間的な補完もあってよい。同じバス停で同じ方向であれば、分散させることで、1時間の中で、00分と30分発にするなどが考えられる。また、新規路線についても、小野原西を通ることとなっているが、小野原西6丁目というのは、小野原東との境目であり必ずしも小野原西とはいえず、利用されるのはごく一部と思われる。どちらにしても、阪急バスだけ一生懸命努力され、社会実験も1年され、今回のパブリックコメントを受け、再編前と同じ声が続いて上がっていることをみると、これでいいのかと思ってしまう。新規路線も駅もできて、バスも再編されたので、今までの延長線上ではなく、阪急バスだけでなく箕面市も入って一緒に考えながら、協力もPRもしていければよい。今までもやっているかと思うが、もっと本格的な協議が必要である。利用者が増えれば、人が移動し、事業者の収益も増え、社会的活動もひろがり、購買意欲も拡大し、箕面市全体の活性化にもつながる。目の前の結果だけでなく、5年後、10年後にも鉄道・バス路線は非常に重要な役割であることから、すぐに結果がでなくてもそういった観点をもって計画作りをしていただきたい。

○市立病院の移転が近々箕面船場阪大前駅周辺で控えており、そこでもう一度バス路線は大きく抜本的に見直すことになる。新大阪や大阪への玄関口である新駅をどう盛り上げていくかについては非常に大切な切り口であり、引き続き検討する必要がある。

(2) オレンジゆずるバスの利用促進について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり】

○持続可能性確保のため、イベントを通じて利用促進をしていくことは非常に重要なこと。一方、違う切り口で参考として紹介させていただくが、他自治体の事例として、スクールバスや病院あるい

は商業施設への無料送迎バスなどといった既存の輸送資源について、コミュニティバスの路線と近いところで運行されているケースがあり、各運行事業者が路線を維持していくのに苦勞している。こういった隠れた需要を取り込むことで採算がとれることもあるので、選択肢の一つとしてご検討いただきたい。

→参考にさせていただく。

(3) A I オンデマンド交通実証運行事業の評価と今後の方向性について

【意見・質疑応答は次のとおり】

○情報提供とはなるが、タクシーの運賃が令和7年11月5日から値上げされている。A I オンデマンド交通や乗り合いタクシーというものは、受託事業者がタクシー事業者であることが多く、運行費用に関してもタクシー運賃を参考に運行経費が算出されていることが多い。現行の契約自体は変わらないと思うが、今後も引き続き事業を実施していく場合には、そういったタクシー運賃の値上げも考慮していかないといけない。

○登録者数に対して利用者数が伸びていない中で採算的には厳しいところではあるが、交通手段が少ない市民にとっては非常に大事な乗り物である。利用している人はこういった目的で利用されているか。

→東西で若干の違いはあるが、例えば東エリアでは、高齢者だけでなく、30～40代の女性の利用がかなり多く、若い世代が塾の送迎や産婦人科への通院で利用されている事例もある。一方、西エリアは比較的高齢者寄りの年代のかたの利用が多く、自宅付近のミーティングポイントから駅へ行く、あるいは病院に行くといった利用が多い傾向となっている。

○「のるーと箕面」の名前は知っているが、まだまだ使い勝手がわからないというかたも多く、利用目的など使い方の事例を地域内で紹介すれば利用方法がわかるかたもいるので、もっと工夫したPRが大事となる。今後の運行も現行エリアを継続するのか。

→エリアは現状のままとなるが、ニーズ等に応じてミーティングポイントを増やしたり、運行内容を一部見直す等の可能性はある。

○ミーティングポイントは運行開始当初と現在ではどれくらい増えているのか。

→発足当時は152カ所だが、この10月に西エリアで大阪青山大学に追加設置し、153カ所となった。

○東エリアではミーティングポイントは増えていないのか。

→然り。

○東エリアには比較的小さい人が多い彩都も入っているが、利用者はどの程度か。

→彩都のかたのみの利用割合は出ていないが、30～40代の女性のかたの利用が多いことや、ミーティングポイントの利用頻度を見ると、圧倒的に彩都西駅が多いことから、彩都エリアのかたの利用は多いと考えている。

○先ほど塾通いにも利用されている旨の紹介があったが、この事業の趣旨に沿っているのか。この事業は、路線バスとそれを補完するオレンジゆずるバスでもカバーできない部分をサポートするものという認識でいるが、この事業を始めた趣旨を改めて共有いただきたい。

→従来のバス交通などではカバーしきれない急勾配で高齢化が進む地域では、最寄りのバス停まで移動するのも大変という課題があり、A I オンデマンド交通がこういった地域の交通課題への方策として有効なものであるかを検証するもの。その趣旨から、主な利用者としてももちろん高齢者のかたも想定しているが、高齢者だけでなく、若い世代も含めて地域のニーズに対応できるかどうかを検証することとしており、様々な世代にご利用いただくことは実証の趣旨に沿っていると考えている。

○広報は運行エリア以外の地域にも実施しているのか。

→事業趣旨から運行エリアを限定しているため、主には運行エリアにお住まいのかたを対象に説明会などを複数回行い、周知広報を行ってきたが、そのほかにも、市広報紙、ラジオ放送、農業祭でのPRブース出展などでも広く広報を実施してきた。A I オンデマンド交通の利用方法がわからないというご意見もいただいているので、利用方法をわかりやすくまとめた利用説明動画も作成し、市HPで動画配信している。

○地域によって高齢化率は異なるが、他の地域のかたが自分たちの地域でも運行してほしいという意見が出てくる可能性がある。今後の対応としては見直しのタイミングでそういった意見を受け入れられる余地はあるのか。

→そういったご意見があることは承知しているが、従来のバス交通も維持していく前提でA I オンデマンド交通を運行しているため、運行エリアやその役割については、棲み分ける必要がある。そのため、現時点ではエリアを他地域に広げる考えはない。

○A I オンデマンド交通の実証事業の意義は福祉交通だけでなく、まずはターゲットを明確にした、また地域を限定したモビリティマネジメントとしてやっていることも広報いただければ納得いただけるのではと思う。今、モビリティマネジメントの観点では特に20～30代の子育て世代が非常に重要だと言われているので、そこにターゲットを当てて需要がありそうなところから実施しているというご説明をしていただければと思う。

○A I オンデマンド交通に関しては、府下の各自治体で実証されているが、なかなか本格運行には至っていないのが実情である。皆さん特に悩まれているのが、システムの維持費がとても高いということである。A I でなく、アナログのオンデマンド交通のほうが有利な場合もあるので、A I にこだわらずに一番効率的な運行をご検討いただきたい。

○今はエリアを限定した形でやっているが、今後、既存の路線バスやオレンジゆずるバスなどが走っているところとA I オンデマンド交通が重なればさらに利用しやすくなる。必ずしも交通不便地域などに限定せず、それぞれが重なれば各方面へのアクセスも改善し需要も多くなるのではないかと思うので、そういうことも将来的には考えてはどうか。合わせて、今の車両は車椅子が乗れない。そういったかたこそ、この事業を必要としている。国土交通省を中心にUDタクシーを

普及させていっているが、これは車椅子も電動車椅子も乗れるので、こういった車両の導入も今後の課題として検討すべきと思う。

(4) その他

【意見・質疑応答なし】

○船場団地組合ではCOMバスを運行されているが、COMバスの現状などを示唆いただけないか。

→北大阪急行線延伸前は千里中央と阪急箕面駅が船場団地組合の最寄り駅であった。組合員の職場までの最終交通手段として、一般旅客ではなく組合の企業の従業員や関係者のみを対象とした特定旅客免許を取ってバスを運行している。オレンジゆずるバスや一般旅客とは違い、箕面市民のかたや観光客など、船場団地組合員以外のかたがたを乗せて運ぶということが免許上出来ない。鉄道が延伸したことにより、千里中央からの便は基本的に鉄道と被るため、減便して運行している。現在、バスや乗務員が余っている部分を、なんらかの形で活用できないかということは組合内部で検討しているが、まだ結論を見出してはいない状況である。

以上