

第57回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日時

令和6年3月29日（金） 午後2時30分～午後4時35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)

- ・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沿線まちづくり推進部部长 阿瀬弘治
- ・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长 野津俊明
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 石崎宏司
- ・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
- ・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） 内田雅之
（代理出席）運輸企画専門官 苅屋翔
- ・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
- ・大阪府池田土木事務所参事兼地域支援・企画課長 看舎邦亮
（代理出席）企画グループ長 原井真一
- ・大阪府箕面警察署交通課長 田中真理
- ・箕面市市政統括監 岡本秀
- ・箕面市健康福祉部長 北村清
- ・箕面市みどりまちづくり部長 松政秀史

(欠席)

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司
- ・大阪モノレール株式会社総務部経営戦略室長 石橋宏章
- ・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参与 寺本正満

- ・国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長 金澤重之（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） 中村洋一
- ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長 鬼追弘臣
- ・箕面市教育委員会子ども未来創造局長 藤村彩夏

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) 令和5年度予算の補正について
- (3) 令和6年度事業計画及び収支予算（案）について
- (4) 北急延伸に伴うバス路線再編に関する市民説明会の実施結果について
- (5) 地域公共交通計画の目標の達成状況について
- (6) オンデマンド交通の実証運行について
- (7) その他
 - ・令和6年度箕面滝道ワンウェイ観光周遊バスの実証運行について

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。】

○資料を見ると、令和4年度に比べて令和5年度の方が利用者数は増えているが、収入額は減っているように見える。これはどういった理由か。

→利用者数については、各年度の運行日数で割った1日あたりの平均利用者数を示している一方で、収入額については令和4年度が4月～3月までの12ヶ月分、令和5年度は4月～2月までの11ヶ月分の積み上げた金額を記載しているため、利用者は増えているが収入額が減っているように見える。令和6年3月の収入実績も積み上げられれば、令和4年度よりも増える金額となる見込み。

- (2) 令和5年度予算の補正について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○ベンチ設置が遅れた理由は。また、現時点で何基設置が完了しているのか。

→ベンチ設置箇所の地先協議に時間を要したことと、製品の納品に想定以上の時間を要したことが遅れている主な原因。

ベンチ設置については、市内で全50箇所を予定している内、20箇所が工事完了している。

○地先協議は概ね終えており、残っている業務は設置工事だけという認識でよいか。

→ご質問のとおり、残っている業務は設置工事のみで、工事については遅くとも5月末には完了する予定。

(3) 令和6年度事業計画及び収支予算(案)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。】

○令和6年度は新型コロナ禍からの回復もあり、引き続きオレンジゆずるバスの利用者が増えると見込まれることに対して、市の負担金が約1,600万円増加している理由は。

→今回のオレンジゆずるバスの再編により、平日限定で緑ルートを新設したこと、日曜・祝日の運行についても平日と同じルートでの運行に変更したことの2点から運行経費が増加するため。

○再編後の運賃収入はどのくらいと予測しているか。

→1年間で約6,000万円と予測している。

○阪急バスにおいて今年、再度運賃改定される予定と聞いている。事業計画案には記載されていないが、オレンジゆずるバスの運賃改定は検討されるのか。

→阪急バスにおいて、今年の秋頃に運賃改定を実施される予定と聞いており、オレンジゆずるバスについても、一般運賃については、阪急バスの運賃と整合を図っていることから、阪急バスの運賃改定と同じタイミングで協議会において運賃改定を検討する必要があると考えている。

→阪急バスの運賃改定については、昨年、上限運賃を30円値上げすることで国土交通省から認可を受けた。昨年9月からは激変緩和として概ね10円の値上げを実施しており、今年の秋頃にさらに値上げを予定しているが、具体的な時期や金額は未定。詳細が決定し次第、改めてご案内する。

○北急延伸開業記念の乗車券セットの販売について、売れ行きはどうか。

→全10,000セットの用意に対して、概算数値となるが、現時点で約5,000セット販売済み。

○乗車券セットの購入には、もみじだより3月号についていた申込券がないと購入できないが、それが分かりにくいかがいらっしゃると聞いている。購入方法のお知らせを丁寧に行うことで販売も加速させることができると思うが、今後の対応についてどう考えているか。

→もみじだよりに掲載した申込券を使って購入いただくことについては、特定の個人が大量に買い占めることを防ぐための手立てとして行ったこと。これまでの広報手段としては、もみじだよりへの掲載のほか、自治会への回覧物の送付や市SNSでの広報、デジタルサイネージへの表示などを行っている。

なお、5月以降については、申込券なしの本人確認(市内在住の確認)のみで販売可能とする予定のため、そのタイミングに合わせて改めて広報を実施するなど、全10,000セットの販売完了に向けて取り組んで行く。

(4) 北急延伸に伴うバス路線再編に関する市民説明会の実施結果について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○市民説明会ではさまざまな意見があったかと思うが、意見とそれに対する回答を議事録のような形で広報してはどうか。説明会には多くのかたがご参加されたが、再編内容を知らなかったという率直なご意見もあり、説明会で出された意見も含めて可能な範囲で共有されるべきと考えるので、対

応を検討いただきたい。

→過去に開催したバスに関する説明会も含めて当日の議事録の公表は実施していない。今後の対応についてはご意見を踏まえて検討する。

○3月23日にバス路線が再編されて1週間が経ち、引き続き意見されたいかたはいると思うが、意見がある場合の受付窓口はあるのか。また、既に寄せられている意見があれば教えてほしい。

→オレンジゆずるバスに関することは箕面市交通政策室が窓口となってお聞きする。阪急バスの路線バスに関することは阪急バスのホームページ上にお問い合わせフォームがあり、そちらからお問い合わせいただける。

既にある問い合わせとしては、オレンジゆずるバス関連で、「今日、●●にいきたいのですが、何時にどこから乗ればいいのか」といった具体的なご利用にあたってのご質問が多い。

→阪急バスに対しても数件ご意見が寄せられているが、特にどこかの地域や路線に限って意見が多いという傾向はない。

○今回説明会の参加者が多かったのは、前回の協議会で案内方法等について議論をして、事務局も素早く対応をされるなど、色々なことが功を奏した結果だと思う。今回の説明会には2つの会場に参加したが、地域によって出る意見は異なるということを感じた。

○阪急バスのダイヤ改正にあたり、順次バス停への時刻表の掲示を張り替えていたと思うが、バス停標柱の板面には3月23日以降の新しいものが掲示され、3月22日までの古いものはバス停標柱の足下にくくりつけてある状態だった。しかし、どちらが新しいもので、どちらが古いものなのかの案内が掲示されておらず、利用者はどちらの時刻表が正しいのか分からないために混乱が生じていた。もう少し丁寧な案内をしてほしかった。

→バス停への掲示について、3月23日以降の新しい時刻表を掲示した横あたりに、「3月23日（土）からは標柱内の時刻表で運行します。3月22日（金）までは枠外の時刻表をご覧ください。」と記載した紙を貼付していた。バス停によっては、何らかの要因で剥がれてしまっている箇所があったかもしれない。次回以降のダイヤ改正の際は、ご意見を踏まえながら分かりやすい案内について、改善策を検討する。

○先日全戸配布された「バスに乗ろう！」の冊子について、なくしたかたやもう1部ほしいといったかたにお配りする在庫はあるか。

→在庫はある。交通政策室の窓口において、そういったかたが来られた際にはお配りしている。

○事務局においては、これまでかなり多くの説明を行ってきたかと思うが、まだまだ混乱されているかたもいらっしゃるということで、引き続き、求めに応じて説明するというフェーズが続くと思う。しかしながら、バス路線の再編内容について理解いただいた後には、そのバス路線に合わせて市民のみなさまが生活のスタイルを変えていくというフェーズに移行していく必要がある。その際には、これまでの一方的な説明というよりも、生活の中でどのようにバスを使おうかといったことを一緒に考えることが必要になると考える。

→いただいたご意見を参考にしながら、各路線沿線の住民のかたなどと意見交換・利用促進する手

法等について対応を検討する。

○何かが変わるときに、情報をどれだけ周知できるかということも重要だが、情報を受け取る側がどれだけその周知をキャッチアップできるかという観点も重要。最近はさまざまなデジタルツールで情報発信ができ、それを活用した方がコストが安いというのは疑いようがない事実。説明会などにおいては、再編内容の説明だけでなく、そもそも市が公表する情報にはどうすればアクセスできるかといったことを地道にお知らせしていくことも重要。紙媒体のものを配ることももちろん重要で、どちらかを重視するというのではなく、周知する情報が合理的にすばやく伝達できるよう引き続き取り組んでほしい。

→一例として、今回の再編にあわせて、Google マップ上でオレンジゆずるバスの経路検索や位置情報を見ることができるようになった。そういった情報については、説明会の際にも紹介している。
→デジタル化を進めていくことももちろん重要だが、どうしても紙ベースでの情報が必要なかたもいらっしゃるので、紙ベースでの周知というのも必要。

○箕面駅前に設置されているデジタルサイネージで、行き先が彩都や間谷住宅とだけ表示されており、箕面萱野駅を経由するのに、そのことが分からない状態となっている。「このバスに乗れば箕面萱野駅に行きます。鉄道に乗り換えれば千里中央駅に行けます。」といったことを表示するだけでもわかりやすさは改善すると思うので、対応を検討してほしい。

(5) 地域公共交通計画の目標の達成状況について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○現況値を把握し、それに対して、いつまでに目標値を達成するという管理は良いと思う。ただし、もう少し具体的な目標達成に向けた年度毎の取り組み計画が必要と考える。

→箕面市地域公共交通計画では、計画に掲げた目標を達成するための10の施策を挙げており、それぞれの取り組む時期などを示している。具体的な年度ごとの取り組み計画の作成についてはいただいたご意見も参考にしながら検討する。

○指標のうち、ノンステップバスの導入については、予算の都合などもあるかと思うが、急速に普及を進めてほしい。車いすを使っている立場からすると、ノンステップバスが来てくれるとすごくほっとする。ノンステップバスは、ステップ部分のスロープを運転士が引くだけで取り出せ、対応もスムーズだが、古い車両だと、スロープを格納庫から取り出してきてステップ部に取り付けなければいけないため時間もかかり、運転士もイライラされていることが多いと感じる。

また、ノンステップバスは車いすに限らず、ベビーカーを押す子育て世代や杖をつく高齢者などみんなが使いやすいバスだと思う。

オレンジゆずるバスはノンステップバスだが、スロープが格納庫に入っているタイプで、車いすの乗降には時間がかかる。オレンジゆずるバスもステップ部で引っ張るだけの仕様になればありがたい。

→阪急バスとしては、基本的にこれからの車両入替時にはノンステップバスを導入するという方針であり、今後も継続してノンステップバスの導入率は上がっていく見込み。

オレンジゆずるバス車両のスロープ対応のことについては、運行事業者としてメーカーに要望す

ることも含めて検討する。

○3月23日の北急延伸開業以降の延伸線の利用状況などはいかがか。

→開業日はあいにくの天気だったが、多くの方にご利用いただき、平日でも34,000~35,000人/日のご利用がある。今後は新学期の開始や定期券の買い替えが進むこと、船場地域のマンションが竣工して入居が進むことを考えると、さらに利用者は増えると考えており、順調な滑り出しという認識。

○キューズモールのご利用状況はいかがか。

→開業初日・翌日の土日では、延べ80,000人/日程度の来店があった。平日も春休みということもあり、延べ50,000~60,000人/日の来店状況。今後の箕面萱野駅周辺の利便性確保という観点について北急や阪急バスと連携しながら、対応可能な範囲で協力する。

○新駅について、視覚障害者への配慮としてもう少し音声対応などがあれば、と思うところもあったが、バリアフリーに関して様々な観点で配慮されており、非常に良い駅だと感じた。

○2つの新駅ともに、完全ではないが、バリアフリーが行き届いていると感じた。特にトイレについては、広くて車いすでも利用しやすく良かった。また「バリアフリートイレ」と最新の表記をされており、当事者として嬉しく感じた。最近まで「多目的トイレ」などの表記が多かったが、国のガイドラインが改正され、現在は「バリアフリートイレ」と表記することが最新の対応となっている。その他、経路やホームに点字ブロックとその横に案内ラインが引かれていたり、ホームの真ん中に待合室があるなど、使い勝手が良い駅になっていると感じた。

(6) オンデマンド交通の実証運行について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○事業実施にあたり、国の補助金も出るとのことだが、全体の事業費と財源構成について教えてほしい。

→市では、令和6年度と令和7年度を合わせて118,566千円の予算を計上している。令和6年度の予算は、60,102千円で、その内、国の補助金が37,061千円。今回の事業実施にあたり、箕面市公共交通整備基金を創設し、当該基金から残りの23,041千円を拠出する。

○初年度は国の補助金を使えるとのことだが、2年目以降は基金からの拠出で賄うということか。また、それだけ大きな額を賄える基金があるのか。

→2年目以降は、運行経費に対して、基金からの拠出とご利用者の運賃収入で賄うこととなる。

→基金については、大阪大学箕面キャンパスの跡地を活用することにより、跡地を借りる事業者から賃料を支払っていただき、その賃料の一部を基金として積み立てるというもの。

なお、本格運行に移行するには持続性の検証が必要で、どのようにして持続可能な運行としていくのかを実証運行期間中に検討していくこととなる。

○使用する車両は、8人乗り程度のマイクロバスのようなものか。また、その車両は事業者が所有す

るのか。

→8人乗りのワンボックス車両を想定している。車両については、運行を委託するタクシー事業者で手配・所有していただくことを想定している。

○オレンジゆずるバスでも実証運行の評価基準があるが、今回のオンデマンド交通でも本格運行になる、あるいは、これでは難しいという基準はあるのか。

→大阪市福島区・北区のように行政負担なしで将来にわたって持続可能な運行となるような実証運行に取り組まれていることも踏まえると、最終的には行政負担が生じない形で運用できるのが一番と考えている。

加えて、タクシーや路線バスへどう影響するのかということに合わせて見極めながら、本当にオンデマンド交通の導入が最適解なのかを検証する。

○他市では、実証運行期間において、最初は運賃を無料で設定し、段階的に有償化するという事例を聞いたことがある。今回、箕面市の取り組みでは、無料で実験をしてもどれだけの収入が見込めるか分からないことも踏まえて、300円/回という設定なのか。

→他市の事例では様々なパターンがあり、多くの事例では、路線バスより高いがタクシーより安いという運賃設定をしている。箕面市においても同様の考え方で300円と設定し、実証運行の中で金額の適切さも含めて検証する。

○171号の南側の瀬川や半町地域も、急勾配で高齢化率が高いエリアだと思う。様々な検討をされたうえで、まずは2つのエリアで実証運行を、ということで決定されたのだと理解したが、どのようにして実証運行エリアを決定したのか。

→今回の運行エリアの選定にあたっては、高齢化が進んでいるエリア、急勾配で道路が狭いエリア、オレンジゆずるバスが運行していないエリアを重ね合わせて、地理関係などを確認した上で決定した。

○171号の南側の瀬川や半町地域は、バスを含めて大きな車は入っていけないエリア。当該地域の住民は移動手段について不満に感じておられるかたも多いと聞く。今回のオンデマンド交通が当該地域に入っていくことができれば、住民も助かると思う。

○コールセンターを設置すると人件費が高くつくことも想定されるが、特に高齢者にとっては電話で聞きながら申し込みができるというのは大事なこと。コールセンターの設置と並行してアプリ予約の説明や講習を行うなど、丁寧に対応してほしい。人件費が高く、最終的にはコールセンター対応はやめる可能性があるとしても、実証運行期間中は必須だと思う。

○オレンジゆずるバス再編検討分科会では、粟生間谷地域から高齢化や急勾配な坂道が厳しいから充実させてほしいなどの意見がでたことがあったが、結局実現しなかった。そういった経過を踏まえた救済策という理解でよいか。

→ご指摘の通り、オレンジゆずるバスに関するさまざまなご要望があったが叶わなかったことや、それ以外にもバス停まで歩いて行くことが難しいかたなど、ニーズが多様化していることなども

踏まえてオンデマンド交通を実証運行することになった。

- タクシーの関連で、箕面市内を走っているオレンジゆずるタクシーの位置付けを教えてください。
 - オレンジゆずるタクシーは福祉有償運送の位置付けで運行しているもので、利用できるかたが、要支援・要介護認定を受けられているかたや障害者手帳をお持ちで移動が困難なかたなどに限定されている。
 - オレンジゆずるタクシーについては、当協議会とは別に協議会があり、運賃の適正さなどについて検討を行っている。

- 道路運送法の21条の許可を得て実証運行されることだが、事業者の公募はどのような形でされるか。
 - 箕面市内で運行されている3社のタクシー事業者との連携や協力・理解は欠かせないと考えており、その3社と調整を進めているところ。

- 共創事業の補助金としては、官民共創・交通事業者間共創・他分野共創を要件としており、門戸を広げている。一方で、全国多くの自治体から応募があり、実態としてどのように地域全体を巻き込んで共創の取り組みが実施されるのかなどはきちんと審査することになる。場合によっては、要望額どおり措置されなかったり、不採択となる場合もあるので、申請書類のまとめ方などにはご注意ください。
 - 単にオンデマンド交通を運行するというだけでなく、商工会議所や商店会連合会、FM放送、社会福祉協議会、自治会など、地域に根ざした活動をされている団体と連携して地域の中で色々なメリットや相乗効果を生み出せるように取り組んで行く。

- 既に他の交通モードがあるところに新たな交通モードを追加することになると思うが、需要を取り合うのではなく、お互いを補完し合う運行になるよう検討いただきたい。

- 300円の運賃設定については、近隣の地域の事例などを参考にされたと思うが、利用者からは金額が高いという声が上がっていると聞いている。最終的にどういった運賃設定になるかは分からないが、実際のご利用者の意見なども参考にしながら検討いただきたい。

(7) その他（令和6年度箕面滝道ワンウェイ観光周遊バスの実証運行について）

【意見・質疑応答は次のとおり。】

- 料金に対して障害者割引の適用はあるか。
 - 障害者割引の設定はない。

- 令和5年度も運行していたが、利用実績はいかがか。
 - 令和5年度は合計65日間の運行で、延べ5,050人のかたにご利用いただいた。
 - チケット売り上げについては、5,171千円だった。

- 事業として黒字になるかどうかなどの見立ては把握されているか。

→実証運行の目的は、将来の周遊バスの自走運行に向けた運行ルートや運行スケジュール・料金などの検証を行うこと。令和5年度の実証運行では、収支ラインには未達の状況。将来的な周遊バスの自走運行化を目指すためには収支の改善対策が必要と考えている。

○箕面市外の人では、箕面駅に来てから勝尾寺に行くバスがないことに気づく人も多い。そういう人にはこの周遊バスがあるとすごく助かると思う。この周遊バスのPRでもっと広い範囲の人に知ってもらえれば、「移動手段もあるし箕面に行ってみよう」という人も増えると思う。それらの取り組みで利用者を増やしてもらって、採算面の課題などもクリアできればいいなと思う。

以上