

第58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7月31日（水） 午後2時00分～午後3時45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常務取締役 出口公利
- ・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
- ・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
- ・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
- ・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 大塚保洋（オブザーバー）
（代理出席）専門官 長田慎吾
- ・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） 釈迦戸久夫
- ・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
- ・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 片山喜生
- ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長 江藤良介
（代理出席）課長補佐 井本昌彦
- ・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
- ・大阪府箕面警察署交通課長 田中真理
- ・箕面市みどりまちづくり部長 松政秀史
（代理出席）道路管理室長 清水章友

(欠 席)

- ・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 金澤重之（オブザーバー）
- ・箕面市市政統括監 岡本秀
- ・箕面市健康福祉部長 北村清
- ・箕面市教育委員会子ども未来創造局長 藪本正博

以上、委員 27 名のうち 23 名出席、オブザーバー 1 名出席

4. 議 題

- (1) 規約の改正（案）について
- (2) 令和 5 年度事業報告及び収支決算について
- (3) 令和 6 年度予算の補正について
- (4) オレンジゆずるバスの運賃改定について
- (5) オレンジゆずるバスの運行状況について
- (6) 路線バス社会実験路線の評価について
- (7) その他

5. 議事要旨

- (1) 規約の改正（案）について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

- (2) 令和 5 年度事業報告及び収支決算について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

- (3) 令和 6 年度予算の補正について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

- (4) オレンジゆずるバスの運賃改定について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○今回の運賃改定にあたっては、令和 5 年度に国土交通省へ運賃の上限変更に関する認可申請を行い、認可を受けたところ。箕面市内の 1 区運賃であれば、従前 220 円だったところ、30 円増加の 250 円への上限変更の認可を受けた。

令和 5 年 9 月には実施運賃の改定を行い、同 1 区運賃であれば、従前 220 円だったところ、10 円増加の 230 円へ改定を行った。その際にもご案内していたとおり、令和 6 年にも段階的に運賃改定を行うもので、同 1 区運賃であれば、従前 230 円のところ、20 円増加の 250 円への改定

を行う。改定日については、令和6年10月1日を予定している。

なお、運賃改定に伴い、通勤・通学定期券、はんきゅうグランドパス、阪急スクールパスについても改定予定で、10%強から25%程度の改定となる。物価高騰などがある中、ご利用のお客様へはご迷惑をおかけするが、ご理解のほど、よろしくお願いします。

○運賃の値上げというのは利用者にとってはつらいものかとは思いますが、昨年もオレンジゆずるバスの運賃を改定したところで、どういった影響や変化があったのか。

→昨年の運賃改定に伴う利用者の減少などは確認できていない。また、ご利用者から運賃改定に関するご意見もあまり寄せられなかったことから、一定のご理解をいただけたものと認識している。ただし、昨年の改定、今回の改定ともに、大人運賃の改定のみで、オレンジゆずるバスのご利用者の多くを占める高齢者の割引運賃額は据え置いている。今後の利用状況・収支状況によっては、高齢者の割引運賃額も含めて検討を行う必要があるため、引き続き利用状況・収支状況の分析・見極めを行う。

（５）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。】

○収入の内訳について、それぞれの券種の中で高齢者や障害者の内訳まで把握しているか。

→例えば、現金であれば、運賃支払いの際、運賃箱へ現金のみ投入するため、その内訳として、高齢者や障害者のかたがどれくらいいるのかという内訳を実績として把握することはできない。回数券などについては、大人運賃（定価）と小児・高齢者・障害者運賃額（割引）での内訳までは把握しているが、割引での販売の内、小児が何枚、高齢者が何枚、障害者が何枚という詳細な内訳までは把握していない。

ただし、ご利用者のかたの属性や運賃の支払い方に関する状況把握・分析は重要と認識しており、現状においては、年に1回実施している利用者アンケートの中で、どの運賃割引を適用したか等を問うことで状況把握を行っている。

○実態を把握することはなかなか難しいと思うが、今後のバスのバリアフリー化の推進などのサービスの改善に向けては、実態把握は重要と考えるので、今後の改善に活かしていくという観点からも、実態把握の方法について考えてほしい。

→今回の運賃改定では、大人運賃のみの改定で、高齢者・障害者は改定しないということだった。

今後の運賃改定の検討にあたっては、運賃収入の内訳の把握は必要と考える。内訳が把握できていれば、例えば、「今、100円で払っている人が150円になったら収支率が何%改善する」という試算もたてやすくなると思う。

→実態把握の手法としてＩＣカード化も考えられるが、例えば高齢者割引運賃や障害者割引運賃はオレンジゆずるバス独自の制度・金額設定となっているため、ＩＣカード化する際のシステムの設定に高額な費用を要したり、運賃改定の度にシステム改修が必要となったり、様々なハードルがあると認識している。

→完全な内訳を把握しようと思うと、完全なＩＣカード化が必要となるが、実際の利用にあたっては、どうしても現金利用が残るという意味では、不確実さは残る。となると、どこまでの不確実さを許容するのかという議論になるが、現在の把握手法である利用者アンケートは、1日の全数

調査として実施しており、統計学的にも十分なサンプル数があるということは確認しているのでご理解いただきたい。

○今回の再編に合わせて緑ルートを新設し、そのことが利用者の増加につながっているというのは非常に良かったと思う。

○オレンジゆずるバス再編検討分科会で議論を進めてきた中で、再編にあたって、大きく分けて2つのテーマがあったと思う。1つが、「運行距離が長いために発生しやすい遅延を解消すること」、もう1つが、「既存のバス路線との重複を避けること」。

1つ目の「遅延の解消」について、ここまで3ヶ月ちょっとの運行での改善の状況について、情報があれば教えてほしい。

2つ目の「既存バス路線との重複を避ける」については、例えば、青ルートの東部ルートで社会実験路線と一部重複するところがあるなど、今後の見直しにあたっては、そういった既存バス路線との関係性という観点からも検証する必要があると思う。

→1つ目のオレンジゆずるバスの遅延について、明確なデータはないが、日常の電話対応・窓口対応において、バスの遅れに関するお問い合わせやご意見はかなり減っていると実感している。また、運転士の対応に関するご意見も減っていると感じており、余裕をもったダイヤ設定ができたことによって、運転士についてもより丁寧な接遇ができているのではないかと考えている。

2つ目の既存バス路線との重複を避けることについては、ご指摘のとおりで、オレンジゆずるバスについては、再編により利用者が増えているが、仮に、この利用者の増加が、既存バス路線から需要を奪っているのであれば、地域全体の公共交通網としては好ましいことではないため、今後実施する利用者アンケートやOD調査などを通じて利用状況の把握・分析を行いたい。

→阪急バスとしても明確なデータを持ち合わせていないが、遅延については、以前に比べると減っていると感じている。ただ、日によっては大きな遅れが生じている日もある。

既存バス路線とオレンジゆずるバスの競合という点については、いつ頃からご利用者の日常の移動に移行したのかということも含めて見極めが必要と考えている。今後、データを見ながら事務局とも相談して進めていきたい。

（6）路線バス社会実験路線の評価について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○如意谷地域のように、地域をあげてバスの利用促進に取り組んでおられる地域もあるが、一方で、社会実験路線が運行する地域でも、社会実験をしているということすら知らないかたが多くいる地域もある。事務局においては、バス停への掲示物や自治会への回覧物など、広報に取り組んでもらっているが、そこには、「廃止も検討」といったかなり厳しい文章が書かれており、不安に感じている市民も多い。

社会実験の速報として掲載されている顔マークについても、かなり悲しい顔マークばかりだったが、今日の一次評価の報告を見ると、如意谷線や箕面山麓線、小野原東線は頑張っているんだから、ニコニコの笑顔のマークでもよかったのではないかな。

市民のみなさんと一緒に公共交通を使ってもらって便利にしていこうとするなら、もう少し丁寧な表現での案内が必要だったのではないかなと思うが、今後の広報も含めてどのように考えているか。

→社会実験路線に関する各種広報の表現について、市民のみなさまの不安をあおるという意図はなく、公共交通を利用することで、市民のみなさま自らの手で公共交通を守るという意識をもってもらいたく、表現を考えたところ。

また、顔マークの表示については、最終的な目標である収支率100%を達成できているかどうかを一つの基準として表情を考えた。収支率で80%を超えていても、100%を達成できなければ、最終的には路線を維持することができないため、厳しい表情で表示することとした。

なお、今回いただいたご意見をふまえて、市民のみなさまの公共交通の利用にきちんと繋がる表現を検討し、今後の広報に反映していく。

○箕面小野原線については、東西に長い路線であるため、東西でも利用者数や利用のされかたは異なると思う。おしなべて何%というのではなくて、例えば西側ではどうなのか、東側ではどうなのかといったことを検討していく必要がある。

→箕面小野原線について、現時点では、西側での利用者数の方が多く、東側では比較的利用が少ないということを把握している。今後は、そういった地域ごとの利用状況の把握・分析を行った上で、見直し内容の検討を進めていく。

○今回の一次評価で収支率が未達成の2路線（箕面小野原線・箕面中央線）については、今後、8月末から9月にかけて分科会が開かれて検討されとのことだが、現時点で路線の見直しの方向性などがあれば教えてほしい。

→今後の分科会において検討を進めることとしており、現段階では具体的な見直しの方向性などは決まっていない。

○東部地域においては、これまで箕面市内の東西移動が乏しかったこともあり、吹田市域の北千里駅や豊中市域の千里中央駅と強く繋がって生活圏が形成されてきた。しかし、現在の市民の声としては、これまでの北千里駅や千里中央駅へのアクセスが悪くなっていることを危惧する声が多い。そういった生活圏のことからも、再編後の今のルートでは、利用が増えることはあまり期待できないのではないかと思います。

→バス路線の再編検討にあたっては、過去に、市民アンケートや路線バスの利用者アンケート、OD調査を実施し、各地域から鉄道駅の利用意向などを調査し、ご指摘のように、地域によって中心となる駅が異なること、地域内でも利用意向のある駅が分散していることを把握している。今後、利用状況の把握・分析を進めたうえで、見直し内容を検討していく。

→路線バスの利用者に対するアンケートを7月10日に実施した。今後、そのアンケートの集計・分析結果を踏まえた検討を進めていく。

また、今回の鉄道の延伸に伴うバス路線の再編というのは、相当大きな再編で全国的に見ても例がない中で、阪急バスとも様々な協議を行って路線の再編を検討してきた。例えば、如意谷線は、阪急バスとしては新駅からの距離が近くなり利用者の減少を見込んだため、路線の廃止が提案されたが、市としては、アンケート調査などの結果から、一定の需要があるのではないかと予測を立てて協議を行った。その結果、社会実験路線として運行を継続することとなり、本日ご報告のとおり、収支率も100%を確保できているという状況に至っている。

阪急バスを含めて、バス事業者においては運転士不足や収支の悪化が深刻化し、バス路線の維持

が非常に困難になってきている中、阪急バスの営業路線として維持をしようと思うと採算が確保できるということが大前提となる。そのような状況の中、社会実験路線以外の路線も含めて、「千里中央にバスで直接行けなくなった」「便数が減って不便になった」などの声が寄せられており、どのように見直してこれらの声に対応していくかについては、阪急バスとも議論しながら、みなさまが満足できるようなバス路線に見直していきたいと考えている。当協議会としても委員のみなさまからご意見をいただいて工夫していきたいと思うので、引き続きよろしくお願いします。

○今日もゆずるバスを利用して来たが、バスの車内での高齢者の会話で、「この路線がなくなったら大変だね」という話も聞こえてきた。高齢者のための路線ではないが、そういった公共性という観点からも検討を進めてほしい。

○箕面中央線や箕面小野原線について、今回の評価結果で路線の見直しを検討とのことだが、箕面中央線は約3時間に1本、箕面小野原線は約1時間に1本など、運行の内容が異なっており、一律的な減便などは難しいと考える。

一次評価での減便はせざるを得ないと考えるが、今後の二次評価に向けては、利用実態を分析しながら見直しを進めるとともに、路線バスではカバーしきれないところをオレンジゆずるバスでカバーすることなども含めて出てきた需要を落とすことがないよう対応する必要があると思う。

○一つの路線といっても、多くのかたが乗っている区間、そうではない区間がある。そういった実態を客観的なデータを用いて把握して見直しを進めていく必要がある。

また、オレンジゆずるバスで対応できるところはそちらに任せるということも含めて、ネットワーク全体が維持でき、利用者にとっても利便性を一定確保できるような形で検討を進めていけたらと思う。

○利用動機が高まるような評価の仕組みというものを並行して議論していかないと、協議会として評価を固定的に考えるが故に、発展性の芽を摘んでしまう恐れがある。これほど大きな規模での再編というのは例がなく、規模が大きい中で精度の高い評価を行っていくというのは難しいところ。箕面方式としてその課題に向き合って考えていく必要があり、それらについては、今後の分科会や学識者委員においても考えていきたい。

→あらかじめ定めた評価の方法ありきで、ただ単に減便をするだけというのではなく、例えばオレンジゆずるバスで補完することなども含めて、柔軟に対応していく必要があると感じた。本日のご意見もふまえて、今後の検討を進めていただきたい。

(7) その他

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○本日からみのおキューズモールの一部駐輪場が有料化され、6時間200円となっている。1日の用事が6時間でおさまらない人は、1日400円もかかることになる。「お買い物をした人は1時間無料」などの制度もないとのことで、そうすると、自転車で来た人は不法駐輪というところに考えが至ってしまう可能性が高い。実際に、キューズモール周辺では、キューズモールの開店より前の時間帯から自転車でいっぱいになっていると聞いている。一方で、近くの市立駐輪場の定期枠の

ところは空いているなど、アンバランスな状態が生じていると思う。不法駐輪が増えると、車いすのかたが通行しにくくなるなどの影響が生じる。

他の駅周辺の市立駐輪場は、1日預けても100円という金額に対して高額であり、かつ「お買い物をした人は1時間無料」などの制度もないことについて、市としてどう考えているのか。

→箕面萱野駅・キューズモール周辺の駐輪ニーズへの対応として、北大阪急行線の延伸開業にあわせて、かやの第2・第3駐輪場や仮設駐輪場の供用を開始した。また、かやの第3駐輪場にはもともと自転車枠を設けていなかったが、自転車の定期利用のニーズが多くあったこと、原付枠のニーズが想定より少ないことを受けて、急遽、原付枠の一部を自転車枠に転用するなど、利用ニーズに合わせて市立駐輪場も柔軟に対応しているという状況。

キューズモールの新しい駐輪場として、かやのさんぺい橋の下、国道423号沿いの東と西に合わせて約200台分の有料駐輪スペースが設定されたと聞いている。また、かやのさんぺい橋下以外の駐輪スペースについても今後順次、有料化されると聞いている。料金設定については、箕面萱野駅やキューズモールに近い場所については金額が高く、遠い場所については安い設定となるものと理解している。

市としては、今後、駅周辺の駐輪状況を確認しながら、駐輪ニーズを吸収することができているか、不法駐輪が生じていないかなどを確認し、対応を行っていきたいと考えている。

→これまでキューズモールの駐輪スペースは無料だったため、市立駐輪場の定期利用の人でも、さらに駅に近いキューズモールの駐輪スペースに停めている人がいた。キューズモールが整備する駐輪スペースの料金設定については、駐輪後、一定時間無料とするかどうかも含めて、キューズモールの運営上の判断ではあるが、有料化することによって、誰でも無料で停められる状態ではなくなるため、市立駐輪場の定期利用の人は、市立駐輪場にきちんと停めていただくといった整理が進めば不法駐輪も減少する見込み。

○オレンジゆずるバスのバス停にベンチが設置されたことは非常に好評だが、ならばなぜ日差しや雨を防ぐ上屋がないのかと利用者仲間でも話しにあがることが多い。最近の猛暑では、ベンチがあっても、日差しを遮る物がなければ暑くて座ることができない。今後、追加工事で上屋を設置することなど、何か考えているか。

→上屋については、ベンチに比べ物も大きく、工事也大がかりになるため、設置費用もベンチに比べるとかなり高額になる。また、上屋の設置については、法律に基づく手続きが増え、設置できる場所の条件もベンチより厳しいものとなる。

協議会の予算としては、もともと令和5年度に上屋設置工事を計上していたが、令和6年度に繰り越した。今後、設置候補箇所の現場確認や関係手続きなどを経て上屋設置工事を進めていくこととなるが、先述の理由により、ベンチ設置数に比べると少数の整備となる。

以上