

第55回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日時

令和5年9月28日（木） 午後1時30分～午後3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)

- ・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)

- ・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
- ・みのおの交通を考える会の代表 永田よう子
(代理出席) 牧野直子
- ・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参与 寺本正満
- ・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)
(代理出席) 専門官 原田誠
- ・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
(代理出席) 主査 野村雄樹
- ・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
- ・箕面市みどりまちづくり部長 松政秀史
(代理出席) 担当副部長 村上祥一
- ・箕面市教育委員会子ども未来創造局長 藤村彩夏

(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
- ・一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田信雄
- ・大阪モノレール株式会社総務部経営戦略室長 石橋宏章
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 石崎宏司
- ・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 大江幸子

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) 北大阪急行延伸線開業日の決定について
- (2) 北大阪急行延伸線開業に伴う利用促進及び運賃負担軽減策 (案) について
- (3) 市内バス路線再編に関する広報について
- (4) デジタルサイネージの整備について
- (5) オレンジゆずるバスの利用促進策 (案) について
- (6) オレンジゆずるバスのバス停におけるネーミングライツ制度 (案) について
- (7) 令和 5 年度予算の補正 (案) について
- (8) オレンジゆずるバスの運行状況について
- (9) その他
 - ・自動車運送事業の現状について (大阪運輸支局からの情報提供)

5. 議事要旨

- (1) 北大阪急行延伸線開業日の決定について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○参考資料③路線バスの再編ルートについて、社内でも詳細な運行経路を精査中。現段階で、(仮) 箕面小野原線の箕面萱野駅より西側は、新しい都市計画道路ではなく、国道 171 号を經由して箕面萱野駅へアクセスする経路で考えている。他の路線についても同様に、運行経路の変更が生じる可能性があるため、ご了承いただきたい。

→特に新駅周辺については、道路の整備状況、交通状況によって運行経路を精査されている段階と認識している。改めて協議・調整のうえ、次回以降の協議会でお示ししたい。

○北大阪急行の延伸により、マイカーから公共交通への移動手段を転換させ、混雑緩和や環境負荷の低減がなされることを期待するが、実際、どの程度の人数が移動手段を転換すると見込んでいるか。
→具体的な数字については持ち合わせていない。

(2) 北大阪急行延伸線開業に伴う利用促進及び運賃負担軽減策（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。】

- 乗車券セットの販売について、公共交通の利用機会が少ない市民に、公共交通に乗ってもらうことを目的としているとのことだが、そのターゲットに対して、どのように広報されるか。
→市ホームページやもみじだよりにて広報する予定。もみじだよりについては12月号と3月号での掲載を予定している。

- 現在、公共交通を利用しておらず、マイカーなどで移動されているかたに、公共交通に移動手段を転換してもらうためには、そのための何らかのインセンティブを与えるなどの取り組みが必要ではないか。
→議題（5）でも提案しているとおり、公共交通の利用への転換を図るため、子育て世代や運転免許返納者などを対象に、オレンジゆずるバスの1日乗車券引換券付きのチラシを配布することを検討している。

- 広報手法について、もみじだよりでの広報ももちろん必要だと思うが、もみじだよりでは情報が一方通行になってしまうため、市民説明会など、参加者ときちんと意見交換ができる方策を検討いただきたい。みんなで育てるオレンジゆずるバス、コミュニティバスという性質も踏まえてそういった方策を検討してほしい。
→ご指摘のとおり、今後は、例えば自治会などに出向いて、公共交通の利用を呼びかけるような取り組みも必要と考えている。

- 今回議題となっている乗車券セットの販売については、新しく公共交通をご利用いただくかたを増やすということで良いと思うが、一方でこれまでも公共交通をご利用されてきたかたにとっては、新線加算運賃の60円なども含めて負担が増加する。昨今の社会情勢として各種物価が高騰している中で、公共交通の運賃も上がるとなると負担感が大きいと思うので、もっと大胆な割引策を実施できないかと思う。例えば、新線加算運賃である60円分を1年間、箕面市が負担するというぐらいの施策が必要ではないかと思う。
→今回の施策（案）については、運賃負担の軽減とあわせて公共交通の利用促進という観点から検討を進めたところ。今回提案の乗車券セットについては、世帯当たりの購入上限数などを設定する予定ではあるが、これまでも公共交通をご利用いただいているかたが購入できないというものではない。また、乗車券セットについては、1,170円相当を290円割引いて880円で販売するというので、割引率としては高く設定している。
→新線加算運賃については、新線ができる利便性を享受されるかたに一定の負担をしていただくという考え方のもと設定されるもの。その負担増が、時間短縮効果という利便性の貨幣価値と比較した際には、負担増を上回る時間短縮効果があると過去に検証している。
負担感の増大について、まず通勤利用のかたについては勤務先から通勤手当が出るため、負担感は基本的でない。次に、通学利用のかたについては、各家庭への負担増が生じることから、箕面市が、通学定期券に対する補助を出すという政策をとる。最後に、一時利用のかたに、いかに公共交通をご利用いただいて、時間短縮効果という利便性を実感していただくかというところで、

提案しているのが今回の乗車券セットの販売というところ。なお、一時利用のかたも含めて、東部地域と西部の一部地域、時間帯では千里中央直通のバス路線が存続するため、時間はかかるけど負担は増えないという経路を選択することができる

また、北大阪急行の延伸によって徒歩や自転車で駅へアクセスできるようになることで、運賃負担が減少するかたも一定数いる。

○通勤・通学の利用はそこまで多くないと思うが、実際に負担感が増えるという一時利用のかたはどれくらいいると見込んでいるか。

→北大阪急行の延伸後、バスと鉄道を乗り継ぐ一時利用で箕面市民のかたは、概ね1日あたり1,000人と見込んでいるが、この人数の中には、千里中央直通のバス路線を利用されるかたも含まれるため、実際に負担感が増大すると考えられる人数はさらに少ないと見込まれる。

○他都市では、箕面市と同じように新駅を2つ整備して、バス路線を再編する際に、乗り継ぎ割引として、100円を全ての市民に出すといった取り組みをされているところもある。その都市では、その100円の割引は福祉の増進といった観点からも非常に効果があるものと捉えられている。ただし、実際にそういった取り組みを実際されるかどうかは各市町村の考え方が異なると思うし、今回の新線の整備に莫大な費用を要したという箕面市の事情もある。そういったことも踏まえて、一旦は今回提案の施策で実施してみて、不足するところがあるのであれば、段階的に検討を進めていくということでもいいのではないか。

○箕面市が実施される通学定期券への補助について、どれくらいの対象者がいるのかや最大50%という意味などの概要を教えてください。

→通学定期券への補助の対象者は、最大でも概ね600人と見込んでいるところ。

また、定期券については、北大阪急行では1ヶ月、3ヶ月、6ヶ月、阪急バスでは1学期、2学期、3学期、学年など様々な購入の選択肢がある。その中でも最も効率的な購入（北大阪急行：6ヶ月×2回、阪急バス：学年×1回）をした場合の金額を基準額として、補助額を算定したいということで最大50%という表記としている。

○通学定期券への補助について、令和6年度限りとのことだが、3年間の学生生活ということなども踏まえて、もう少し長い目で見て考えていただきたい。

→乗車券セットのところでもいただいたご意見も含めて箕面市にもお伝えする。

○議題とは直接関係はしないが、ホームドアの設置などバリアフリー化に要する費用を運賃に加算するという制度があると思うが、北大阪急行ではそういった運賃加算はされているか。

→北大阪急行では既に全駅にホームドアとエレベーターが整備されており、バリアフリー化に伴う費用の運賃への加算は行っていない。ただし、今後の展望として、設備の更新などを迎えた際にどうなるのかというのは分からない。

(3) 市内バス路線再編に関する広報について

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○国において、昨年、障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法が施行され、箕面市においても今年の12月議会に、手話言語条例(案)や障害者情報コミュニケーション条例(案)が提出される予定で準備が進められているなど、公共交通の広報を行ううえで、視覚障害者や聴覚障害者、とりわけ視覚障害者のかたへの配慮・対応というのが必要になってくると思うが、何か対応は考えているか。

→ご意見をふまえて、どういった対応が情報として伝わりやすいのかなども含めて今後検討を進める。

→障害者市民施策推進協議会などとも調整しながら、できること・できないことの整理も含めて対応を検討していただきたい。

○社会実験路線の評価基準にかかる広報も実施されるとのことで、非常に重要な取り組みと思う。オレンジゆずるバスについては、収支率や路線ごとの利用者数もちろんながら、利用者にとってより身近なところで現状把握・検討していただくために、バス停あたりの利用者数も評価指標としていたと思う。広報にあたっては、バス停あたりの利用者数も公表される予定か。

→評価状況の公表にあたっては、バス停あたりの利用者数も公表する予定。

○オレンジゆずるバスの歌を募集して作るなど、みなさんに知ってもらうためのアイデアを募るというのもおもしろいと思う。

→過去には、オレンジゆずるバスのラッピングデザインの募集なども行ってきた。また、今年度については、オレンジゆずるバスの認知度の向上などを目的として、箕面まつりなどのイベントでのグッズの配布などを進めていく。

○先日、箕面市内でのゲリラ豪雨により、一部地域だけ雨が降って停電もしたと聞いた。コミュニティバス、コミュニティ放送(タッキー81.6みのおエフエム)、コミュニティセンターなどが連携して情報発信にも取り組んでほしい。

→オレンジゆずるバスのリアルタイム情報については、バスロケーションシステムで発信しているので、ぜひご活用いただきたい。

(4) デジタルサイネージの整備について

【意見・質疑なし。】

(5) オレンジゆずるバスの利用促進策(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。】

○新たな需要の掘り起こし策について、必要となる費用と期間を教えてください。

また、最近の若い世代の人は車で移動することも多く、バスに乗るという経験もせずに育つ人も多いと思うので、公共心を養うという意味も含めてぜひバスに乗ってほしい。

→新たな需要の掘り起こし策にかかる費用としては、A4カラー両面のチラシのデザイン代及び印

刷代を見込んでいところ。期間については、概ね1年間と想定しているが、有効期間の設定などについては運行事業者である阪急バスとも調整を行ったうえで決定する。

○新たな需要の掘り起こし策の配布対象として小中学生と書いているが、全児童・生徒に配布するということか。

→可能であれば、全児童・生徒に配布したいと考えているが、学校への負担が生じる可能性もあるため、教育委員会と相談のうえ、配布対象や方法については検討していく。

(6) オレンジゆずるバスのバス停におけるネーミングライツ制度(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。】

○ネーミングライツ制度を実施するにあたり、路線バスとオレンジゆずるバスのバス停が同じ名称で同じ場所にある場合にはそれらのバス停を離すということを前提とするのか。

→バス停を離すといったことは前提とはせず、オレンジゆずるバスのバス停の副名称を募集しようとするもの。

○同じ場所にバス停があつて、路線バスとオレンジゆずるバスでバス停名称が異なるというのは、利用者にとって混乱が生じることになると思う。

→今回のネーミングライツ制度で募集するのは、副名称としており、現在付いている名称(=主名称)は変更せず、主名称の後ろに括弧書きで副名称を記載することで混乱が生じないようにする。

→また、阪急バスにおかれても同様にネーミングライツ制度があると聞いているため、例えば、オレンジゆずるバスのネーミングライツを取得された事業者には路線バスのネーミングライツも取得するよう案内することなどにより、公共交通の利用促進とバス事業への応援に繋がりたいと考える。

○そもそも、路線バスとオレンジゆずるバスのバス停が同じバス停にあると、実際にはバスに乗らないのに、バスがバス停に停車する必要が生じ、無駄な時間が生じている。路線バスとオレンジゆずるバスのバス停は離す方が好ましいと思う。

→ご指摘のとおり、路線バスとオレンジゆずるバスのバス停が同じバス停にある場合、どちらの乗客かが分からないために、必ずバス停に停車する必要が生じ、バス運行の定時性に支障を来しているということもあるため、一部バス停においては、今回のバス路線再編にあわせてバス停を離すという取り組みを行うバス停もある。

○既存の標柱に店舗名等を記載される場合、道路占用物への広告物にあたるということが考えられ、別途、占用許可申請等の手続きが必要になる可能性がある。道路占用手続きの担当者(池田土木事務所管理課)にも本日の資料を共有しておくので改めて協議をお願いする。

→バス路線の再編にあたっては、バス停の新設・移設・撤去なども生じるため、そのあたりも含めて改めて協議させていただく。ネーミングライツ制度については、既に実施されている事例の内容なども踏まえてご相談させていただく。

○以前、バス停にベンチや上屋を設置してほしいというお願いをしており、それらへの広告物の掲示

についてもお伝えしていたが、その後、何か見解などはあるか。

→バス停へのベンチや上屋の設置については、既に予算化しており、現在各関係者への協議を含む各種準備を進めているところ。

広告物の掲示については、各種基準などを確認する中で、ベンチへの掲示は難しいと考えている。上屋については、一定の条件や手続きが必要となるが、可能と考えている。一方で、実際に広告を掲載される事業者がいるかどうかという視点も必要となってくるため、引き続き検討していく。

○ネーミングライツを実施して、音声アナウンスにも反映した場合、バス停間隔が短い場合などに乗客にとって煩わしくなるのではないかと懸念する。

また、運転士が読み上げるとなると運転士の負担がさらに増えると考えますが、どう対応されるか。

→登録する名称の長さや読み上げる言語によっては、乗客のわずらわしさに繋がる恐れもあることから、個別具体の申込に応じて阪急バス、事業者とも相談しながら検討していく。

なお、音声アナウンスについては、事前に作成した音声テープを流す形となるため、運転士への負担増にはならない見込み。

→阪急バスとして、バス停標柱に括弧書きで副名称を記載するというのは最近になって取り組んだが、車内の音声アナウンスで店舗名を流すという取り組みは以前から行っている。ご指摘のように停留所間隔が短いところではご遠慮いただくとか、別の区間で、「〇〇医院前へは◇◇バス停でお降りください」といったアナウンスを流すなどの工夫も行っている。制度の実施にあたってはバスの乗客にとって支障がない範囲で事務局とも調整させていただく。

○新たにつけた副名称はバスロケーションシステムには反映されないか。

→バスロケーションシステムについては、今回のバス路線の再編にあわせて、阪急バスのシステムと統合する予定としており、同じ名称で路線バスとオレンジゆずるバスのバス停がある場合にオレンジゆずるバスだけ副名称を付けるという対応がシステム上できないため、バスロケーションシステムには反映しないという対応を考えている。

(7) 令和5年度予算の補正(案)について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

(8) 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。】

○再編後のフォローアップをするにあたり、収支率などを見て、目標に達していないから即廃止などがないようにしていただきたい。最近、だいぶオレンジゆずるバスの乗客も増えてきており、非常に好ましく感じている。究極の目標としては、今の小型車両での規模ではなく、スケールアップするべきという議論ができるようになることだと考える。

→評価基準として収支率50%などを設定しているが、これに達しなければ即廃止ということではなく、複合的・総合的な判断が必要と考えている。なお、現在も平日と休日で切り分けた集計・分析・報告を行っているが、再編後についても平日と土日祝を切り分けた集計・分析・報告が必要と考えている。

→オレンジゆずるバスの社会実験当初、1日あたり1,200人が利用すれば収支率50%に到達するという見立てであった。この人数を超えている現在でも収支率50%を達成できていない要因として運行経費が上昇してきているというのは事実としてあり、その上昇分に見合うだけの運賃改定を実施していないということも事実。今後はそういったこともトータルで判断していかないといけない。

○収支率の問題に関しては、オレンジゆずるバスの収支率という単体でみるのではなく、市民の健康を維持するための、要支援や要介護といった視点での支出との比較なども必要と考える。オレンジゆずるバスが運行していることで、車が無くても自立生活が楽しめるといった側面もあり、それならオレンジゆずるバスに支出した方がいいという考え方もあると思う。

→介護保険の補助金の活用なども含めて、財源をどう考えるのかというトータルでの議論を行っていききたい。

(9) その他

・自動車運送事業の現状について（大阪運輸支局からの情報提供）

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○現在、阪急バスのHPには、「運行に関するお知らせ」として、新型コロナウイルスやインフルエンザなどの感染拡大により運転士が確保できない場合、急遽運休する可能性があることを広報している。阪急バスとしては、新型コロナ禍も乗り越えてきたが、運転士の絶対数が減少しており、現在も綱渡り状態で運用をおこなっており、新型コロナ禍中よりも運営に苦慮している。

バス運転士というのは、労働時間が長い、朝早く・夜遅い、不規則な勤務などの条件の中、給料水準も他産業に比べて低いという状況の中で、新たにバス運転士になろうというかたが少なくなっている。人事担当としても精力的に説明会を開催するなどしているが、応募者数は年々減少している。

普通免許しか持っていないかたでも内定を出して、会社負担で大型2種免許を取得していただくから入社してもらい、バス運転士を育てていくということも実施している。ただし、入社いただいても、運転に自信がない、不規則な勤務がづらいといった理由などで早くに退職されるかたもおり、運転者不足に歯止めがかからず、ますます状況が悪化している。また、運転士の高齢化も進行しており、非常に厳しい状況であるということをご理解いただきたい。

これらに加えて、働き方改革関連法の適用といういわゆる2024年問題として、勤務間インターバルをあげないといけない、拘束時間の上限が短くなるという状況で、今後は、運転士の数や勤務形態に合わせた運行しかできない状況に陥ることを危惧している。実際に運営が非常に厳しいため、地域によっては路線の廃止や減便を実施せざるを得ない状況であり、現在まさにその検討に入っている段階だということも知っておいていただきたい。

9月1日からは運賃改定もさせていただいたが、その原資の一部も運転士の処遇改善に充てるなどして、なんとかバス運転士が魅力のある仕事となるよう、業界としても取り組んでいきたいと考えていることをみなさまにもご理解いただきたい。

以上