

第42回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時

令和3年3月31日（水） 午後2時00分～午後4時00分

2. 場 所

箕面市役所 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
- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司

（監事）

- ・公共交通に見識のある行政経験者 清田栄紀
- ・箕面商工会議所副会頭 松出末生

（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
- ・阪急電鉄株式会社交通プロジェクト推進部長 奥野雅弘
- ・北大阪急行電鉄株式会社常務取締役 神谷昌平
（代理出席）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 日田守
- ・大阪モノレール株式会社総務部長 白根忠
- ・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副会長 羽藤隆
- ・大阪船場繊維卸商団地協同組合専務理事 寺本正満
- ・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 志村敦史
- ・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） 河原正明
- ・大阪府都市整備部交通道路室参事 梶川正純
- ・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 森俊彦
- ・大阪府箕面警察署交通課長 大西将仁
- ・国土交通省近畿運輸局交通政策部交通企画課長 片田一真（オブザーバー）
- ・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 藤田豊

（欠 席）

- ・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） 本田泰彦
- ・国土交通省近畿運輸局自動車交通部旅客第一課長 戸田辰司（オブザーバー）

- ・大阪府池田土木事務所維持保全課長 今井浩文
 - ・箕面市市政統括監 小林誠一
 - ・箕面市教育委員会副教育長兼子ども未来創造局長 尾川正洋
- 以上、委員 26 名のうち 22 名出席、オブザーバー 1 名出席

4. 議 題

- (1) 規約・規程の改正（案）について
- (2) 運行状況について
- (3) 令和 2 年度予算の補正（案）について
- (4) 令和 3 年度事業計画（案）及び収支予算（案）について
- (5) バス車両のデザイン募集と選考について
- (6) 「地域公共交通計画（素案）の方向性」（案）及び今後のスケジュールについて
- (7) その他

5. 議事要旨

- (1) 規約・規程の改正（案）について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

- (2) 運行状況について

【意見・質疑なし。】

- (3) 令和 2 年度予算の補正（案）について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○オレンジゆずるバスの運行にかかる経費が約 1 億円、そのうち市の負担金は約 4 千万円前後でこれまで十数年続いてきた。令和 2 年度についてはしかたないが、新型コロナの影響で崩れてしまった負担金額のバランスを市としてはどう認識しているか。

→新型コロナの影響による運賃収入の減少については、特に令和 2 年度の影響が大きいと認識している。令和 3 年度以降も生活様式の変更等を踏まえると、コロナ禍前まで戻るとするのは難しいと考えており、市として負担している金額が増えることは見込んでいる。そのような状況の中で、減収を考慮した運行形態の検討は必要とは考えるが、今すぐに平日 3 ルート、休日 2 ルートの運行を変えることは考えていない。

○運行経費の増額における阪急バス運転士の正社員化に伴う経費の増額とはどのようなものか。

→運転士の正社員化については、社会全体としてバスの運転士のなり手不足の問題が深刻化する中で、阪急バスが運転士確保の目的で実施されたもの。今回の増額は、正社員化に伴って、休曜日数等の待遇が改善されたことによって運転士の 1 勤務あたりの人件費単価が増加したもの。人件費単価そのものについては、引き続き阪急バスと協議を進める。

→バスの運転士は、他産業に比べて勤務が不規則、かつ、労働時間が長く、給料が安いということ

もあり、なり手不足の問題が深刻化している。そのような状況の中、阪急バスにおいても、令和元年の4月と7月に、契約社員の正社員化及び子会社の阪急バス本体への吸収合併を行ったもの。

(4) 令和3年度事業計画(案)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。】

○年に何回かであってもいろんな人の意見を聞く場というのは必要だと思うので、オンラインという形式でもそういった場を保証していただきたいが、会議費の予算の中に、オンライン会議に要する費用は計上されているか。

→令和3年度予算の会議費の中にはオンライン会議に要する費用は計上していないが、社会情勢にあわせて、オンライン会議の開催が必要となることは考えられるので、必要な費用も含めて今後研究してよりよいやり方を考えたい。オンライン会議が必要となり、その費用が生じる場合は、予算の流用や予備費の充当など、必要に応じて措置する。

○事業計画における「箕面まつりとの連携」とはどのような内容か。

→例年夏に行われる箕面まつりでは、ブースを設けてオレンジゆずるバスのバスマップ等の配布のほか、うちわの配布を行っている。配布するうちわには、片面がオレンジゆずるバスをあしらったデザインを掲載しており、利用促進の活動を行っている。

○事業計画における「利用者の増加に向けた新たな取組の検討・実施」とはどのような内容か。

→令和3年度については、オレンジゆずるバス車両の更新を予定しており、更新に合わせてデザイン募集を実施するなど、若い方が利用したくなるようなバスの整備を目指して取り組んでいきたいと考えている。

○今、転入の時期かと思うが、転入者にオレンジゆずるバスの時刻表などは渡しているか。

→転入者には、窓口からオレンジゆずるバスのバスマップや時刻表をセットしたものをお渡ししている。加えて、転入者が70歳以上の方であれば、同時に高齢者運賃割引証もお渡しし、オレンジゆずるバスの周知及び利用促進に努めている。

(5) バス車両のデザイン募集と選考について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑なし。】

(6)「地域公共交通計画(素案)の方向性」(案)及び今後のスケジュールについて

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○事務局からの提案と事業者からの提案をそれぞれすりあわせていく中で、需要動向が定まらないところは社会実験路線として設定するという方法を取り入れた。社会実験路線における費用負担のあり方についても、バス事業者が対応可能な部分はバス事業者が、さらに需要動向が不透明な部分は市が、それぞれ費用を負担するという非常に柔軟なスキームで今後の持続可能な公共交通ネットワークの形成を進めて参りたい。

○地域公共交通計画の中で、オレンジゆずるバスに関しては役割分担だけでなく、もう少し具体的な内容まで盛り込んだ方がいいのでは。

→令和2年11月に施行された改正地域公共交通活性化再生法に基づく地域公共交通計画では、地域の移動ニーズにきめ細やかに対応することが謳われている。箕面市においては、アンケート調査等を通して、きめ細やかな移動ニーズに対応できる路線バスの再編を検討しているところ。地域公共交通計画では、オレンジゆずるバスがきめ細やかな移動ニーズに対応するにあたっての役割分担を記載することを考えており、さらに細かい再編の内容はその先の利便増進実施計画の検討のタイミングで検討を進めたいと考えている。

○地域公共交通計画に位置づける公共交通としてタクシーも含まなくてよいのか。

→路線バスの再編については、法改正前の地域公共交通網形成計画という制度の時から、路線バスとオレンジゆずるバスとそれらを接続する鉄道という枠組みで検討を進めてきたという経過がある。ただし、箕面市の交通戦略において、箕面萱野駅にタクシーバースを整備することなどは記載されており、今回の地域公共交通計画はその交通戦略も統合して策定するものであるため、タクシーを完全に除外して策定するというのではなく、必要に応じて検討する。

○路線バスの再編は、3年後の開業を予定している北大阪急行線の延伸にあわせて実施されるものだが、この3年の間に需要動向が変わった場合に、計画を柔軟に見直すということはあるのか。また、路線バスを再編したあとに実態が予測とは異なった場合、修正されることはあるのか。

→特に影響が大きいと予測される新型コロナやそのほかの社会情勢の変容は誰にも分からないことであるため、実際に再編を実施する際の状況や、再編したあとの利用実態等を鑑みて計画内容を見直す可能性はある。

○社会実験路線として、阪急バスが実施するものが2系統、市が実施するものが2系統の合計4系統あるが、だれがどのように社会実験の検証を行うのか。

→阪急バスが実施する路線については、採算性という観点を最も重要視しており、事業として成り立つかどうかを判断する。

→市が実施する路線については、路線を廃止、又は、継続することを判断する基準を今後協議会等でも議論いただいた上で設定し、その基準をもとに検証を行うことを考えている。

○今回のパブリックコメントの資料では、再編にあたってのルート案のみが提示されているが、市民や利用者の立場からすると運賃等の他の情報がないと判断しづらいのではないのか。

→路線バス再編に関する議論を進めるにあたって、運行ルート案と運賃等の他の情報を併せて検討すると、議論が拡散してしまう恐れがあることから、まずは運行ルート案を固めるという段階を踏んでいる。

→鉄道側が北大阪急行延伸に伴う運賃の認可を受けるのは開業のかなり直前になる見込みで、鉄道との乗り継ぎによる運賃割引をルート案と一緒に検討するというのはスケジュール的に難しい。
また、他市の事例として、仙台市の市営地下鉄の開業に伴う路線バス再編では、住民が一番望んでいたことは速達性であり、その点を十分説明したことで納得いただけたという話も聞いている。

○オレンジゆずるバスが運行したときは3年の実証運行を実施しており、路線バスの再編においても、生活スタイルが定着するには時間がかかると思うが、社会実験の期間は1年でよいのか。

→オレンジゆずるバスの検討の際は、初めて運行するバスであったことと、毎年大幅に見直しを行っていたことから3年の期間を要したが、路線バスの再編では、今あるルートの行き先が変わるだけであったり、元々地域からの強い要望が実現されるルートであることから、1年もかからずに需要が見えてくるのではないかと考えている。

→事業者としても、1年でも長いくらいと考えている中で1年という期間を設定している。事業者として赤字を出しながら2年も3年も我慢することはできない。

→いきなり社会実験が始まるということであれば、利用促進を図る様々な取り組みの機会を逸することになるが、鉄道の開業まで3年という期間があるため、この期間に協議会として社会実験が想定される地域にコミットして利用促進等のサポートを実施していく必要がある。

○箕面市が実施する社会実験路線（箕面萱野駅行）を設定することで、阪急バスが元々想定していた路線（箕面船場阪大前駅方面行）の需要が薄まることが想定されるため、箕面萱野駅行と箕面船場阪大前駅方面行の全体で市が費用負担することを検討いただきたい。

→再編ルート案については、利用者や市民に対するアンケートの結果から得られた行き先意向を元に作成しており、また、ご指摘の路線については、需要予測においても一定の需要はあると見込んでいる。

→社会実験路線の費用負担のあり方という課題については認識している。阪急バスが元々想定していた路線で収益があれば、その分を全体の中でマイナス分に充てて補完できることも考えられるが、今後阪急バスと協議を進める。

○社会実験として路線を検討しているところは今回の計画に記載せずに別の計画で固まったルート案を記載するということか。利便増進実施計画への位置づけ等、特定事業を活用する場合は、地域公共交通計画本体にも盛り込む必要があるため、必要に応じてご相談いただきたい。

→社会実験する路線も、その判断の基準等も含めて地域公共交通計画に記載することを想定している。

（7）その他

【意見・質疑は次のとおり。】

○コロナ禍における公共交通事業者への支援について、3月の市議会で議決をいただいた。新型コロナの影響により利用者が減少したことから、休日ダイヤで運行できたところを、国からの要請に基

づき、密を避けるという観点で平日ダイヤでの運行を維持したことに対して、阪急バスに1,432万9千円を今後支援する。

また、タクシー事業者については、防護シートやマスク、消毒にかかる費用と運行継続に対する支援として、箕面市内に営業所がある事業者には、車両1台あたり1万円、箕面市内を中心に運行する事業者には1台あたり5千円を支援する予定。

○今回、オレンジゆずるバス車両7台を更新するということだが、更新後の旧車両はどうするのか。
→車両更新後の旧車両については現在検討中。

以上