

## 第44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9月14日（火） 午後2時00分～午後3時20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)

- ・箕面市地域創造部地域創造推進監 岡本秀
- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司

#### (監事)

- ・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
- ・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（総務企画） 中西克之  
（代理出席）運輸企画専門官 小林純平
- ・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
- ・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
- ・大阪府池田土木事務所維持保全課長 今井浩文
- ・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）
- ・箕面市教育委員会子ども未来創造局長 岡裕美
- ・箕面しみどりまちづくり部長 藤田豊

#### (欠席)

- ・箕面市身体障害者福祉会会長 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
- ・大阪府都市整備部交通戦略室交通計画課長 岡部哲久
- ・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自動車交通部旅客第一課長 本田泰彦（オブザーバー）

- ・箕面市市政統括監 小林誠一
  - ・箕面市健康福祉部長 北村清
- 以上、委員25名のうち19名出席、オブザーバー1名出席

#### 4. 議 題

- (1) 運行状況について
- (2) オレンジゆずるバスの車両更新について
- (3) 地域公共交通計画（素案）の方向性に係るパブリックコメントでの市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方（案）について
- (4) その他

#### 5. 議事要旨

- (1) 運行状況について

【意見・質疑なし。】

- (2) オレンジゆずるバスの車両更新について

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり。】

○新しい車両のお披露目会と合わせて実施される試乗会とはどのような実施手法を考えているか。また、参加者の募集等の広報はどのように行う予定か。

→試乗会は新しいバス車両2台を使用して実施することを考えている。1台あたり10人の計20人の方に試乗いただくことを考えており、参加者は事前にもみじだよりや市ホームページで募集することを予定している。多数のご応募があった場合は抽選で参加者を決定する。なお、箕面ドライブウェイの走行を考えており、道路形状をふまえ、参加者は着座にてご乗車いただくことを考えている。

○電気バスの導入について、今回は見送られることとなったが、導入した場合のメリットやデメリットとしてはどういったことが考えられるか。

→電気バスの導入にあたっては、車両だけでなく充電設備の整備なども必要となるため、補助金等を活用してもイニシャルコストは増加する見込みに対し、燃料がガソリンから電気になることで、ランニングコストは低減する見込みであった。その他、車外騒音が抑えられるというメリットがある。

→バス事業者としては、坂道などでのパワー不足を懸念していたが、試乗した結果として、坂道などでのパワーは問題なかった。ただ、ディーゼル車に比べて加速がよいため、導入する場合は、運転士の習熟訓練が必要と感じた。

- (3) 地域公共交通計画（素案）の方向性に係るパブリックコメントでの市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方（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。】

○北大阪急行線の延伸によりバスの利用者が大幅に減少するという理由が分からない。むしろ路線バスやオレンジゆずるバスの拡充によって、利用者の増加を見込むことができるのではないか。

→箕面市が実施したバスの利用者アンケートでは、北大阪急行線延伸後、新駅を利用される方のうち約25%の方がバス以外の交通手段でアクセスすると回答しており、バス利用が大幅に減少することを危惧している。

また、阪急バスの需要予測の元となっている交通センサスでは、駅から2～3km圏のエリアにおける駅への交通手段のうちバスが占める分担率が約80%あるが、駅から1km未満のエリアでは同割合が約9%まで下がるという分析結果がある。北大阪急行線の延伸によって、箕面市内も駅から1km圏内に大きく入ってくることで利用者が大幅に減少するのではないかと予測している。他の鉄道路線の新線・新駅開業を経験したが、全ての事例においてバスの利用者が減少するという結果であった。

○採算性や効率性だけではなく、移動の権利を守るという立場から、住民に寄り添った対策が大事ではないか。

→今回のバス路線再編の議論において最も重要なことは、将来にわたって、移動の権利が大きく奪われることがないように維持するという事。その点において、現世代と将来世代のバランスを考える必要がある。将来的に、供給面の減退、すなわち、事業者の経営資源（車両や人員）が先細っていくことは避けられない。そのため、箕面市では約10年先には人口の減少が進み、バス事業における需要の減退と供給の減退が相乗効果をもって進展していくというこを見通しておかなければならない。

○今回のパブリックコメントに記載したのは、路線バスのルート案のみだったために、住民のみなさまも不安があつて色々な意見が出されたのではないかと思う。提出された意見を読むと、オレンジゆずるバスへの期待度は高いと感じるが、幹線と支線を支えるという役割をふまえ、今後議論を進めていってほしい。

○バス事業者の採算性や効率性、人手不足などの経営の難しさなども理解はするが、バスを利用したいという市民の希望とのバランスが重要。意見を提出されたみなさまがおっしゃっているのは、そのバランスを見極めながらもなんとか工夫してバス路線を考えられないかということだと思う。協議会としても、そういった意見をふまえてなんとか検討していけないかということを考える段階にきていると期待する。

○国としては、複数の公共交通を組み合わせ、総力戦で地域の移動手段を支えていくということで、昨年度に法改正もおこなっている。コミュニティバスも上手く活用して地域の移動手段をなくさないように検討していただければと思う。

○箕面山麓線は、採算性が確保できないとの理由で廃止し、箕面萱野駅や箕面駅へ大回りで時間をかけてアクセスする（仮）栗生・萱野線が提案されているが、地域に住まれている方の目線に立てば、現在のルートを残すべきではないか。

→栗生団地から白島北までの区間は別の路線で箕面萱野駅へアクセスできるので、今回ご提出され

た意見の多くは間谷住宅からのアクセスについてのことであると認識している。

現在の箕面山麓線における間谷住宅の利用者は、1便あたり2～3人と非常に少ない状況。そういった厳しい状況と、豊川住宅等の地区から箕面萱野駅への需要をつなげるという考えで、(仮)栗生・萱野線を提案した。

間谷住宅から(仮)栗生・萱野線で箕面萱野駅にアクセスするのに要する時間は、現在の北千里駅までの所要時間に比べて5分以上、千里中央駅までの所要時間に比べて15分以上短縮できる見込み。また、府道箕面池田線を通る場合と比べると箕面萱野駅への所要時間が多少増加するものの、大きな差はないと考えている。

→今回のパブリックコメントでは、大変多くの方が間谷住宅から箕面萱野駅への速達性を望まれているということが分かったので、箕面山麓線と(仮)栗生・萱野線の路線のあり方について再度協議会や分科会で議論いただきたい。

○速達性が向上することで利便性があがることは分かるが、運賃とのバランスで、「これだけ速く着くなら運賃が高くなってもしかたない」と思う方や、逆に「速く着くようになっても運賃が高くなるのは嫌」と思う方など様々な意見があると思う。

○今回のパブリックコメントでは、公共交通の維持・確保における事業者の役割と行政の役割という点を理解いただけなかったのではないかと感じる。

公共交通計画への位置づけとして、「総じて市内全体で必要な移動はここ」という抽象的な情報に留めることが一般的であるが、今回のパブリックコメントではさらに踏み込んで、「必要な移動のうち、事業者が実施するルートはここ」ということを記載していた。一方で、行政がカバーするオレンジゆずるバスの運行などについては記載がなかったことから、意図が伝わりきらなかったのではないかと考える。そのため、市内で必要な移動というのは当然踏まえたうえで、事業者の役割のところのみを記載していたということを説明しないといけないのでは。

→今回のパブリックコメントでは、事業者の役割のところのみを記載しているという説明は不足していた。今後は、事業者の役割の部分、行政の役割の部分という点も意識して丁寧に説明していく。

○如意谷線について、阪急バスが、如意谷地域は箕面萱野駅の徒歩圏内に入るため利用が減るとした現状分析が理解できない。また、アンケートの結果から利用意向が高く見込まれるのであれば社会実験としてではなく、現行通り運行するべきではないか。

→阪急バスの需要予測は、箕面萱野駅の1km圏内に入る如意谷地域は、過去の調査結果からほとんどバスを利用されなくなるというものであった。しかし、市が実施したアンケート調査では、高低差のある地域性などの影響により、バスを利用する人はそこまで減らないのではないかと分析結果であったため、阪急バスと交渉を行ったところ、阪急バスとしては一度社会実験をして需要を見極めたいということであった。市としても路線を存続させることが大切と考えているため、社会実験期間中の利用促進などに努めていく。

ただし、社会実験期間中に利用が少ないということであれば、阪急バスは撤退されると思うので、別の手段で代替するかどうかという議論が必要になる。

○社会実験の結果、路線バスが廃止となった場合、オレンジゆずるバスでの代替という考えも出るかもしれないが、運行時間や便数等を考えるととても代替手段にはならないと考える。

→一般的に、公共交通体系というのは、鉄道などの幹線、枝となる支線、そして各コミュニティに密着したコミュニティバスやデマンド系のバスやタクシーがあって、それらが繋がって役割を果たすもの。今回のパブリックコメントは、幹線と支線をとにかく将来世代の移動の権利を一定程度確保することができるように整えていくという趣旨のものであったが、そこで不足する部分については、コミュニティバスやデマンド系のバスやタクシーで支えていくということは一般的である。

コミュニティバスについては、全国的に住民が計画づくりにも参加して、自分たちのライフスタイルや使い勝手に合わせた運行スタイルを提案し、地域と行政が支え合っていくという事例が増えている。今回存続希望の声が上がっている路線については、幹線と支線を支えるオレンジゆずるバスの運行計画を地域がどう考えるか、たとえば運行頻度が若干下がったとしても、住民の方々の使い勝手に応じた運行スタイルを考えるとといった発想が重要と考える。

○社会実験路線の評価指標について、何人乗ったら存続されるかなど、利用者側にも分かりやすい指標設定とすべき。

→路線の存廃や増減便の判断基準となる評価指標については、これから協議会や分科会で議論いただく。社会実験の期間について、想定した便数でも全然利用されないということも考えられるため、実験期間中の見直しも含めて議論いただきたい。

○資料は原案どおりで異議ないが、今回は貴重な意見が多く出たので、それらの意見をきっちり残してほしい。

#### (4) その他

【意見・質疑なし。】

以上