

## 第60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12月26日（木） 午前10時00分～午前11時55分

### 2. 場所

箕面市立市民会館 2階 大会議室1

### 3. 出席者

#### (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长 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长 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
- ・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 上田晴己  
(代理出席) リーダー 出蔵敬三
- ・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)
- ・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  
(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  
(代理出席) 運輸企画専門官 大石信太郎
- ・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) 総括主査 水井裕瑛
- ・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  
(代理出席) 交通総務係長 瀧上勝寛
- ・箕面市市政統括監 岡本秀
- ・箕面市みどりまちづくり部長 松政秀史
- ・箕面市健康福祉部長 北村清

- ・箕面市教育委員会事務局子ども未来創造局長 藪本正博

#### (欠席)

- ・箕面市副市長 具田利男
- ・阪急バス労働組合副執行委員長 石崎宏司
- ・大阪モノレール株式会社総務部経営戦略室長 石橋宏章
- ・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)

以上、委員27名のうち24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) 各種アンケート調査結果の報告
- (3) オレンジゆずるバス再編検討分科会について
- (4) 路線バス社会実験路線の2次評価以降の対応内容の見直しについて
- (5) AIオンデマンド交通「のるーと箕面」の実証運行開始について

#### 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】

○オレンジゆずるバス再現検討分科会でも議論になったが、定時性の確保というのが1年前から非常に重要視されたという経過がある中で、再編後においては極めて正確性が高まった。今までは様々な要因が重なってだとはと思うが、20分ほどの遅れがよくあったが、それが劇的に変わった。様々な要因が関係者の努力で実現していると思うが、そのあたりの分析結果および今後につながるようなものがあれば、お聞かせいただきたい。

→定時性については、オレンジゆずるバス利用者アンケートにおいて再編前は満足度の低い項目として定時性が上がっていたが、令和6年度のアンケート結果では満足度は上昇し、不満度が下がっており、一定、再編による効果が確認されたと思っている。定時性が確保できるようになった手法として、具体的には赤ルートについて、国道171号を横断することで遅延の発生が多くなっていたため、国道171号の横断を取りやめ、一部地域を一方運行とし、定時性の確保をはかった。

→定時性は改善されている。バス路線再編の協議をしてきた中で、パターンダイヤの維持のためトータルの所要時分は2時間としつつ、運行経路を変え全体的な走行距離を縮めたこと、交通量の多い交差点の通過を避ける、右折を左折に変更するなど、様々な工夫をした効果であると分析している。

- (2) 各種アンケート調査結果の報告

【意見・質疑応答は次のとおり】

○ルートに対する不満に比べ、便数に対する不満が大きいなかで、オレンジゆずるバスについては収支率50%に到達すれば規模とか便数を検討していくという議論の経過だと思うが、現状、かなり近いところまで来ているので、もっと丁寧に市民に伝えることが大事。高齢者割引適用の70歳以上の利用を中心とした乗りものだと理解していたのが、最近では通勤・通学の若い世代の利用が目立ち、乗車率、利用客をもう少し増やせば、新しい展開ができるという側面をもっとPRすべき局面

にあると思う。

→先日のオレンジゆずるバス再編検討分科会でも、バスをご利用していただくためにアルコールの提供があるイベントでの利用促進や、小学生以下を無料にして親子世代を取り込むといった意見が出ており、今後分科会や協議会において検討していく。利用が継続につながり、実現性を上げていくため、広報関係について特に力を入れていきたい。

○アンケートの調査結果を含めた資料の事前送付が遅く、吟味する時間がなかった。会の代表として出席するため、一度、会で議論をしたうえで出席したい。もう少し早く資料をいただきたい。

→資料の送付が遅れ、大変ご不便をおかけした。お詫び申しあげる。今後について、資料の校正に時間を要する場合などは、未定稿資料を事前に送付するなど、早期に情報展開できるよう検討していきたい。

○路線バス利用者アンケートにおいて6割が通勤利用であったり、回答者の年代もバラけており、様々なかたのご意見が聞けていると思うが、その中で5割のかたが便数に不満を持っている。運転士不足などから簡単に便数が増えない状況はわかっている。ただ、やはり利用者の5割が便数に不満であれば、便数を改善していく方向性を持たないと満足していただけない。オレンジゆずるバスに関しては、1時間に1本のままでも満足なかたが一定いるが、路線バスに関しては便数が減ったという声をよく聞く。運転士を増やすことに対して、市が何らかの形で補助をするなど、様々な方面から検討しなければ、5割の不満は改善しないのではないかと思うかがか。

→約5割が便数に対して不満をお持ちである要因として、求められている便数のレベルが非常に高いことが挙げられる。一方で運転士の数が限られている中、不満を少しでも下げることに對して、アンケートに加え利用状況の分析を行い、どこへ行く必要があるかということを経後検討し、最適化していく必要があると考える。また、市としても運転士の確保に向け、広報紙で運転士募集も含めた特集ページを掲載するなど、可能な限り協力している。

→北大阪急行電鉄の延伸前は、千里中央までバスを運行するため、白島や萱野小学校前など、新御堂筋沿いの停留所からの利用者も非常に多かった。延伸後、そこからの利用がなくなると、その旅客数に応じた本数にしなくてはならず、各地域から便数を削減をさせていただいたというのが実情。乗り切れない状況があれば、事業者として改善していく必要があるが、運行頻度について、当社の他エリアと比べても、まだまだ利便性の高い地域であり、ご理解いただきたい。

○バスに限らずタクシーなども本数が足りないが、交通事業者として運転士の採用に對しての改善はどのように考えているか。

→運転士の採用等については、募集しても応募者が増えていないのが実情であり、また就職してても会社を辞めるかたも一定おり、これといった解決策が見えない中、マスコミでもよく取り上げていただき、バスの運転士不足が社会的に共通認識いただける問題になっている。一方で、低賃金で労働時間が長いようなところを多く報道され、そのような先入観が強くなり、ネガティブキャンペーンのような状況になっていると感じている。そのような中でも、賃金が安いところでは利用者に運賃改定で負担増をお願いし、その原資をもって運転士の処遇改善に充てるであるとか、バスを実際に運転し、バスの運転に興味を持ってもらい、就職につながらないかといったことを目的に、一般者向けの運転体験会を実施したりなど、様々な手段を実施しており、今後も引き続

き、一生懸命PRを行い、運転士確保に努めていきたい。

→運転士募集に関して、地域公共交通を維持していくために行政としても重要な課題と捉えており、箕面市としても、先月、広報紙で公共交通の特集を掲載し、運転士募集についてもあわせて掲載した。また2月には、ハローワーク池田で職業理解セミナーを開催する予定で、今後も阪急バスと協力しながら、効果的な広報などについて検討していきたい。

○資料のとおり様々な統計が出ており、普段聞いている声に近いことが結果で出ていると思われる。利用する鉄道駅についても、千里中央の利用はかなり減少しており、新駅の箕面萱野駅に乘客が発生しているということで新駅への移行が確認できる。ただ一方、路線バス再編への理解について、理解できるに半分以上の回答があるが、4割近くのかたが再編に理解できないと回答している。恩恵を感じているかたも半数近くおられる一方で、4割近くの方が満足しておらず、むしろ不便になったという声がある中で、市民の移動手段として路線バスを維持して、定着するためにはもっと違うかたちの声も聞きながら、現状のままでは増便等しても限りがあるため、抜本的に変える必要があると思う。人件費の問題、運転手不足は極めて深刻な問題であるが、人が乗らないから便数を減らすではなく、便数を増やして利用者を増やすという発想を踏まえながら、半分近くの人が望んでいる声にどう応えるかを検討し打開しないといけないと思うが、いかがか。

→約5割が便数に不満ということについて、限りある資源の中でどう活用していくかというのが課題であり、どこかを増やせばどこかが減るということは、運転士が増えない限り避けられない。不満だけに注目するのではなく、北大阪急行延伸後、市内外の移動が楽になったという回答が移動しにくくなったという回答より多いという傾向が路線バスアンケート及び市民アンケートでも出ており、バスだけを見るのではなく、公共交通全体としてどうかを考えていかなければいけない。その上で、路線バスもゆずるバスも利用促進について、今後、注力していきたい。

○根本に立ち返ると、バスにしろ電車にしろ乗り物の公共性の側面と採算性の側面だと思う。市長の所信表明にも箕面市は東西交通が不便とあったが、我々としても重要な課題として真剣に取り組んでいる。市長に対し、交通政策の大きな問題を検討していることを伝えて、一度、この場に来ていただき、市長の考えも聞きながら、ともに考えても良いのではと思う。アンケートで市民の不満が出ているというのは事実で、今はこういう理由でこういう段階にある、いつまでに検討を重ね施策を行い改善する見通しという方向性をしっかり定め、市民にわかりやすく伝えるということが大事。阪急バスにもそういった視点で検討いただきたい。

→市長には協議会での議論の内容やアンケート結果について常々報告している。市長は多くの公約を掲げている中で、公共交通の改善・充実を一丁目一番地というような言葉を用い、重要な課題として認識している。どういった形が最適なのか、今日の結果も報告し協議会での意見等も踏まえつつ、市としてきちんと整理して答えを出していきたい。

○満足度調査について、いろいろな調査結果を見ていると、コロナ以降の価値観も多種多様化しており、いわゆるカスハラのようにどうしても顧客の意見が強くなってきていることもあり、満足度自体は公共交通に限らず、様々な分野で低下する傾向にある。それを踏まえ、満足度調査の活用の仕方考えた時に、満足度の絶対値はあまり意味がなく、さまざまな公共交通の側面、サービス項目を見て、どのサービス項目の満足度が低いかという比較においては意味があると思うが、「絶対値

として5割を下回っているから問題である」ということではないと思う。また先ほど重要な指摘があり、公共交通の公共性と事業性、そのバランスをどういう風に考えていくかという時に、現在、特にバスという乗り物は純粋な公共交通ではなく、市民が乗って支えるという意味の事業性と公共性の両方が必要であると考え。そういったところで、満足度だけを聞くのではなく、市民に対し、自分が乗って支えているんだという貢献度、エンゲージメントの高さを分析し、満足度と貢献度のギャップを見ることのほうが今後は重要ではないかと考える。

○便数の水準について、限られたリソースの中、便数に対する期待や、なぜ便数が足りないと不満に感じるのかをパターン分けして掘り下げると貢献の仕方も明らかになってくると考える。時刻それ自体の設定が不満なのか、車内の環境が不満なのか、定時性への影響を不満に思うのかという大きく3つが便数が少ないという感覚につながっていると思う。時刻設定については、自分の生活時間にあっているか、何かとの接続がうまくいくかどうかということ。2点目の車内環境は、定員によりバスに乗れないとか、乗れるけれども座れないといったということ、3点目の定時性はすでにバスが行ってしまったのか遅れて来るかわからないという不安も、10分に1本あればあまり考えなくて済むというところ。このあたりの時刻設定自体なのか、車内環境なのか、あるいは定時性なのか、一定仮説を立てることで限られたリソースの中、こういった改善を目指すのか議論しやすいのではないかと考える。

→便数に対する不満の要因について、アンケート結果より、必要と考える運行本数と実際の運行本数の乖離が過年度から大きくなったことが一つ挙げられると思う。また、これまで座れていたものが再編後には座れなくなったであるとか、今まで混んでなかった車内が再編後は混雑しているといったことが不満につながっていると感じている。

### (3) オレンジゆずるバス再編検討分科会について

#### 【意見・質疑応答は次のとおり】

○オレンジゆずるバスの分科会会長の立場から分科会でどのような議論がされたかというのをお伝えしたい。私の印象として、非常に活発な議論を各々の参加者にさせていただいたと思っており、特に意見が挙がったのがルート、便数、運賃、広報の4点であった。ルートについては、ルートを増やす、一方向で回っていることの不便さ、特定の地域に行ってほしいといった要望があった。便数については、できるだけ増やすという話と、市立病院でダイヤを揃えているがバラバラにして欲しいといった意見があった。このルートと便数については、ある種のトレードオフとして、限られた資源の中でバランスを考えないといけない側面があり、一昨年の分科会でもまったく同じ議論をした中で今回の見直し案を決定した経緯があるため、そこを市民委員を含め理解いただけるように説明していく必要があると感じた。他方で運賃に関しては、現在、高齢者割引が入り、高齢者は100円、大人は250円となっており、アンケート結果からも不満が大きいという状況ではないが、分科会委員からは高齢者の運賃が安すぎる、もう少し負担を増やすことでルートや便数の増加に充てられるのではないかとといった意見があった。しかし、割引の原資が介護保険ということで、収支の改善にダイレクトに影響するものでなく、この状況をまず委員に理解していただく必要があると考える。一方で、子どもであったり子育て世代の需要の掘り起こしも含めて、運賃については考える必要があるという意見もあり、介護保険による高齢者割引も含め、分科会単体で意思決定あるいは意見提示が難しいため、協議会を含めて考える時期に来ているの

ではないかと考える。費用負担のあり方も含め、枠組みを決めていただければ分科会においてもさらに深掘りした議論ができるので、意見として申し伝える。総括としては、委員それぞれ一人ずつ熱意をもって取り組んでいただいた一方で、これまでの経緯や公共交通の公共性と事業性のバランスであったり、かなり複雑な事情が多く含まれていると思っている。理解促進の場としても、この分科会は重要ではないかと考え、情報提供しつつ、またよりよい見直しができるように努めてまいりたい。

○運賃について、高齢者割引は介護保険からの補填により成立していると考え。小学生無料を導入するとなれば助成金や補助金が必要ではないかと思う。元々ゆずるバスは高齢者がたくさん利用しており、介護保険から補助できれば良いのではないかという経緯であったと思うが、そこに割引をプラスしていくのであれば違う方策を考える必要がある。小学生がたくさん乗るかというより、ゆずるバス全体に対するメリットを市民が感じるために、方策や財源について事務局ではどう考えているのか。

→高齢者の社会参加と介護予防の機会の確保を目的に介護補助金を原資に、高齢者運賃運賃割引を行っている。一方、子ども無料については、小学生の利用が非常に少ないという中で、子どもと親と一緒に利用いただくことでトータルとして利用者が伸び、また将来のバスの利用につながっていくのではという観点から出た意見。その観点から該当する補助金等があれば活用を検討していくが、現時点においては具体案を持ち合わせてはいない。あくまで分科会で出た意見として紹介したものである。

#### (4) 路線バス社会実験路線の2次評価以降の対応内容の見直しについて

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり】

○まず1点は前回の協議会で、路線が長い間必ずしも全体で考える必要はないのではないかと指摘したが、それによって利用が多い区間と少ない区間で評価のパターンが分かれることを想定していた。今回の見直し案は評価を路線全体で行い、見直し対象路線について利用が多い区間は残すなど適正化をはかるということで対応が分かれた、という認識で合っているかという確認で、かつ、小野原東線、箕面小野原線、箕面中央線の新稲系統について、路線を分けて確認できているものがあればお聞かせいただきたい。2点目は、先ほどのアンケートでもあったように、利用者の多くが通勤・通学だということを考えると、年度途中で突然運行便数を変えられたり、行き先が変わるとかなり苦しい。このスケジュールを作った時にも意見したが、全体的に少し早すぎるのではないか。具体的には、パターン4とパターン6の切れ目が10月に1回あり、場合によっては通勤できない、通学できないとなるとかなり厳しいので、その切れ目は年度の変わるタイミングにあってほしいと思う。阪急バスの全体のダイヤ改正も年度末に近いので、少し後ろ倒しして、適正化に向けた経過措置運行を年度末くらいまで引き延ばすことはできないか。

→1点目について、運行距離の長い路線について主に箕面小野原線のことと思慮するが、東部の方が西部より利用が少ないことを前回の協議会で申しあげたところ。まず評価自体は路線全体の収支率で行い、実際に路線をどう見直すかについて、東西を分け、例えば、東部の路線をより大きく見直すや、より多く減便させるのかなど柔軟に対応したいと考えている。また各路線の分析について、小野原東線の船場経由は、平日のみであれば概ね収支率は100%になっており、

逆に土日祝日だけで見ると収支率は40%台という結果で、そこをどう考えるかが課題。また箕面中央線の新稲系統については、ピーク時、特に新稲地域から千里中央に向かう朝の便の利用が多いという結果になっており、そこも踏まえ、路線バス網再編検討分科会において見直し内容を検討していきたい。2点目の、見直しの時期に関して、例えばパターン6で令和7年度9月末で適正化に向けた経過措置運行が終わり、10月から見直し後の運行開始となっているが、今回の路線の適正化の検討内容によっては、経過措置運行を延長する場合があると追記しており、例えばオレンジゆずるバスなどでの代替が必要でない見直しであれば10月から見直し後の運行を開始する予定。しかしオレンジゆずるバスでの補完が必要な見直しなどの場合、その整備が必要となるため、そういった場合は令和8年の4月以降まで経過措置運行を延ばすと考えている。

○北急延伸に伴うバス路線の見直しに向けて、この協議会で協議し、当社負担の社会実験運行と箕面市負担の社会実験運行を設けた中で、当社負担の小野原東線の社会実験運行について、従来の考え方では来年4月から減便して社会実験を継続し、100%未達であれば来年度の下期には移行措置で来年度いっぱい社会実験を終えることとしていたが、今回こういった見直しが提案されている。また、前回の話になるが、箕面小野原線と箕面中央線も、本来であれば、今年度の10月から既に減便して来年4月からは運行廃止という立て付けだったものが、現在、異なった対応となっていることに少し違和感を感じる。今回、提案どおりに決定されたとして、特に箕面小野原線は運行ボリュームも大きく、かつ収支率が60%に満たないところで、ある程度ボリュームを下げ、経過措置運行に移行するのかもしれないが、運転士が不足しているという問題により、当社においても他の市域、地域について、減便や路線廃止をやむを得ず実施している状況。今後もそういった施策が必要となる場合が想定できるという状況下で、この収支率60%程度の路線を、協議会で決定されたというところで、無理やり運行を継続し他の路線を削っていかなければならないとなると、会社としても説明がつかない。当社のそういった実情では、ここに書いている内容ではないことを提案しなければならない、実行しなければならないということを承知いただきたい。

→運転士などを含め資源が厳しい中で、利用者が少ないところに充てられず、全国的にも起こっているように、減便等の提案があるかもしれないということだが、事務局としては事前に相談をいただきながら、適正な交通とは何かということも含め検討させていただきたいと考えており、また協議会でもご検討いただきたいと考えている。

## (5) AIオンデマンド交通「のるーと箕面」の実証運行開始について

### 【意見・質疑応答は次のとおり】

○いくつか確認したい。これは誰でもどんな目的でも乗れるのか、また主にどういったかたが利用されることを想定されているかというのが一つ。また運行エリアを中心にいろいろな広報をされているが、広報の状況についても伺いたい。そして障害者について100円ということだが、障害者の基準がどうなっているのか、あわせて介助が必要となるが、車椅子のかたも乗れるのか。

→どなたでも乗れるというのが基本であるが、車椅子のまま乗れる車両でないため、そういった場合についてはオレンジゆずるタクシーの案内を行う。利用者の想定だが、本実証運行は、高齢化が進行していて、かつ坂道がきつい地域の住民については、最寄りのバス停やスーパー、

公共施設など、比較的近距離の移動であっても大変になってきているという課題への対応を主として実証運行するものを想定している。よって、そういった地域の高齢者が主に利用される想定。また、彩都については、他の先行自治体で確認されているような、子どもの習い事の送迎など、子育て世代の利用を想定している。広報の状況について、実施内容は説明のとおりだが、12月に実施した説明会では、全体で163名のかたの参加があった。特に、東部地域の東生涯学習センターでは会議室が満席になるくらいの参加があり、のる一との利用方法等について熱心に確認をいただいた。障害者割引の適用対象者は、障害者手帳を所有している身体、療育、精神障害者と、難病患者である。

○今後のる一とが普及していく中で、必要な場合は、例えば出張説明会なども実施するのか。

→各自治会等で要請があれば、適宜対応していきたい。また説明会を開いても、会場に行くことが難しいというかたにこそ乗って欲しいという思いがあり、共創プラットフォームの各関係機関とも連携しながら、積極的に情報を届けていくような取り組みを進めていきたい。

○特に東地域では、118箇所と、かなりのミーティングポイント数があり、身近でどこからでも乗降できる反面、8人乗りのワンボックス1台となっている。需要に応じて増やすこともあり得るということか。

→東部の実証運行エリアである粟生間谷と彩都地域については、隣接はしているが、車で行き来するには、現状、大きくまわって往来することとなり、説明会でも、彩都地域の子育て世代がたくさん利用したときに、粟生間谷地域の高齢者が予約を取れるのかといった声があった。今後、利用状況を見て、乗りたいのに予約がいっぱいでなかなか乗れないというような状況等があれば、車両の追加も一つの選択肢として検討していきたい。ただ、車両の追加については、運行車両を調達するための期間や乗務員も含めた費用面などいろいろ課題があり、総合的に検討していく必要があると考えている。

○初めてのことなので、どのような状況が生まれるか、どれだけ需要があるかわからないが、柔軟に対応し、地域のかたにとって移動しやすい環境ができればと思う。期待するところであるが、評価項目に予測収支率があるが、基準は定まっているのか。

→現状、「収支率〇%で本格運行に至る」といった数値的な基準は定めていない。評価項目については、資料に記載の内容で確認を行うことを考えているが、バスの見直しなどと並行して実証を進めている背景や、収支以外の地域の交通課題に対応できているかといった評価なども踏まえ、総合的に判断が必要と考えており、現状では数字として明確な基準というのは定めていない。

○こういう取り組みは、特に傾斜地のきつい地域ではとても良いなと思う。実際、運行開始の12月19日から数日間の運行にも関わらず、186人も利用があり、よかったと思う。3日前から予約可能とすることで、その3日の間に乗り合いが増えていく可能性が考えられるが、何時にどこに行きたいという予約をして、予約確定の連絡は実際どのようなかたちとなるか。また行き帰りの往復の予約を行うことは可能か。

→予約について、アプリまたは電話予約になるが、まず、いつ、どのミーティングポイントから

どのミーティングポイントまで乗るかという予約を取っていただく。その時に予約が埋まっていれば予約は取れない。予約を取った後、同じ方向に行く別の利用予約が後から入ると、乗り合いでの設定をAIが行う。ただし、最初に予約されたかたの後、延々と他のかたの乗り合いが入ると、いつまでも最初の予約者が目的地にたどり着けないということになるため、目的地となるミーティングポイントへの到着時刻の遅れについては「最大でも15分まで許容」という設定をしており、予約を取った時点で、「遅くとも何時には着く」と予約者に案内され、既に幅として見ている。そのため、アプリまたは電話予約の際に、乗り合いが発生したとしても大体これくらいの時間には着くという目処はつけられる。また、行きと帰りそれぞれの予約が必要にはなるが、行きの予約時に、アプリの機能として帰りの予約も同時にできる。コールセンターでも同様の対応が可能。

→15分の余裕について、もし大きくずれたりしたときは連絡がくるのか。また、予約したのに来ないといった問い合わせもコールセンターで受け付けてもらえるのか。

→例えば、事故や車両トラブルなどで大きく遅れるようなことが可能性として考えられるが、そういった時は予約者のスマートフォンなどに通知が届く。また、コールセンターは基本的には配車予約専用であるが、配車予定時間を大きく超えるような遅れがある場合は、コールセンターに問い合わせただけであれば、遅延状況の案内も可能。

→使い方として、例えば平和台から箕面駅にオレンジゆずるバスが直接アクセスしないため、行きはのる一と、帰りは駅からオレンジゆずるバスを利用することができれば、より便利になると思う。オレンジゆずるバスに限らず、のる一とで駅まで行って、駅から阪急バスに乗るなど、両方で相乗効果が生まれてきたら実施する意味があると思う。ただやはり、始まってみたいとわからない。それこそ予約ができない状況が出てきた時には速やかに対応して欲しい。オレンジゆずるタクシーにも関わっているが、本当に予約が取れないという話ばかり聞く。当然、利用状況を見ないといけないが、色々なかたがせっかくな乗ろうと思うのに乗れないのであれば先々に進んでいけないので、そういう状況が生まれたら早め早めに対応いただき、これが新たな交通機関として定着したら良いなと思う。

○今回の取り組みについて、鉄道、路線バス、オレンジゆずるバスでもなかなか到達しづらいところまでカバーする新しいモードで非常に貴重な資源かと思う。そういった観点からも、まずは鉄道、路線バス、オレンジゆずるバスとの役割分担を考えていくべきであり、特にオレンジゆずるバスとの役割の分担、あるいは協調を検討いただきたい。必ずしも面的に重なってはいけないということではなく、行きはのる一とで帰りはオレンジゆずるバスなど、時間的な補完も検討しながら、うまくできるだけ広く多くのかたに、利用可能なネットワークづくりを事前の段階から検討できると良いというのが1点目。また、のる一とは乗り継ぎを前提としたような小さい範囲での運行となっているが、乗り継ぐという環境の整備も考えていかなければならないというのが2点目。3点目について、オレンジゆずるバスは東西を含めて、かなり広域に運行しているという性質があるが、のる一とはかなり狭い領域で運行していることもあり、ぜひ地域のかたとうまく対話をしながら、乗り継ぎ拠点の整備も含め運用方法について検討いただきたい。特に、到着時刻が15分以内になるようにというパラメーターの設定の話があったが、予約時間の何分以内に到着であるとか、各種AI的なもののパラメーターの設定についても地域との対話で検討して欲しい。どうしても時間どおりで行きたいということであれば乗り合いをできるだけ制限するという

ようなパラメーターを設定し、一方で1台しかない中、予約がなかなか取れないという状況が発生し得るということもあろうかと思う。狭い範囲を運行するというのであれば、地域と一緒に考えながら、自分事として地域交通を運営する、そういう感覚で運行を行うと非常に良いのではないかと思う。

→説明会でも、オレンジゆずるバスや路線バスとの棲み分けというのは重点的に説明を行った。

あくまでも急勾配地域等の実証運行エリア内の日常生活圏内、最寄りのスーパー、最寄りの公共施設との近距離輸送である乗り物であることと説明しており、引き続き、そういった説明に努めていきたい。運用方法について、説明会参加者から、行きはオレンジゆずるバスで行き、帰りはのるーとを使えば移動しやすいといった声も出ており、そういった乗り方の提案も含めて、今後情報発信の仕方を考えていきたい。最後に、乗り合いによる遅れ等、パラメーターの設定の見直しについては、利用者アンケートの実施も含めて利用状況を確認し、必要に応じて適宜見直しを検討していきたい。これまで、ミーティングポイントの設置箇所をどこにするかということも含め、地元の自治会やマンション管理組合、地区福祉会などと密に連携をしてきたところであり、のるーとの運用を大きく変える必要性が出てきた場合は、地域の関係者とも意見交換していきたい。

以上