

第61回 箕面市地域公共交通活性化協議会 会議録

1. 日 時

令和7年3月7日（金） 午前10時00分～午前12時00分

2. 場 所

箕面市役所 本館3階 委員会室

3. 出席者

- ・大阪大学大学院工学研究科教授 土井健司
- ・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
- ・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
- ・一般社団法人大阪タクシー協会専務理事 井田信雄
- ・みののお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社会会長 羽藤隆
- ・オレンジゆづ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
- ・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
(代理出席) 交通総務係長 渕上勝寛
- ・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 藤本正博

（欠 席）

- ・箕面市副市長 具田利男
- ・箕面市地域創造部長 小山郁夫
- ・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
- ・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
- ・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のおキューズモール総支配人 上田晴己

- ・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）
- ・箕面市みどりまちづくり部長 松政秀史

以上、委員27名のうち19名出席、オブザーバー1名出席

4. 議題

- (1) オレンジゆづるバスの運行状況について
- (2) オレンジゆづるバス再編検討分科会について
- (3) 路線バス社会実験路線の2次評価結果に伴う路線の見直しについて
- (4) その他

5. 議事要旨

- (1) オレンジゆづるバスの運行状況について

【意見・質疑応答なし】

- (2) オレンジゆづ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】

○オレンジゆづるバスのバス停について、「維持」を基本とすることは大変よいことと思う。一方、路線バスの社会実験路線の見直し内容により、オレンジゆづるバスの補完を検討することだが、今後、運行内容や利用状況が変わっていくなかで評価の時期はどうなるのか。今回の分科会における維持の理由として「1年間が短期だ」という意見があるが、今後、路線バスを見直し、そこからオレンジゆづるバスでの補完となると、バス停の見直しは令和8年、9年あたりになってくると思うが、オレンジゆづるバスの評価をいつのタイミングでしていくのか確認させていただきたい。また、バス路線の見直し内容に併せ、オレンジゆづるバスの評価の時期・方法についても住民のかたにしっかりと周知を行い、利用促進を図っていくべきだと考える。

→オレンジゆづるバスの再編に関する評価基準として収支率50%やバス停あたり1日8人などを設定しているが、コミュニティバスとしての運行となるため、評価基準に満たないことを理由に一律に運行をやめるなどではなく、利用状況や地域の需要を分析しながら対応を検討していくと考えている。オレンジゆづるバスの今後の見直しとしては、路線バスの社会実験の見直し内容を本日の協議会で諮らせていただき、その内容をうけて今後オレンジゆづるバス再編検討分科会で議論することとなる。その後、分科会でとりまとめた内容をもとに市民説明会やパブリックコメントなどを実施し、令和7年9月頃に見直し案を固めていきたいと考えている。評価について、具体的にいつ行うと定めているものはないが、見直しをする際には、最新の収支率や、バス停ごと・便ごとの利用状況を確認のうえ議論をしていくこととするため、隨時、利用状況を確認しながら見直しを進めているということで理解いただきたい。

○様々なシナリオが考えられ、いつのタイミングで見直しをするかはこれから検討していくことになると思うが、住民側には期限を明示された方が利用促進を図りやすいと思う。今後、分科会で決めたことを広報し利用促進していくことが大切である。

→現在、毎月の利用状況・評価基準の達成状況については市のホームページに広報しているが、よ

り多くの市民に確認いただけけるよう、広報の方法についても検討していく。

○今回のオレンジゆづるバス再編検討分科会では23名の構成員が出席し、バス停の「維持」「廃止・統合」「増設」をどう考えていくかという点について、認識のすり合わせを行った。「少しでもバス停の数を増やし、回っていないところを走らせる」という一般的な意見が出ることを想像をしていたが、今回で第7回と、これまで回数を重ねていることから、バスの台数や1時間で回る定時運行を基本とすること、どこか増やすならどこか減らさないといけないといった制約条件を理解されており、現実的な視点で議論いただいた。その結果、再編後も利用者が伸びている、あるいは運賃改定後の収支状況についても上がり調子ということで、細かい意見はあるが、現状を維持していくのがベターであるという意見が主なところとなった。一方、利用が少ない地域もあり、地域ぐるみでの利用促進を図っていくべき部分もある。現在、利用状況についてさまざまな媒体を通じて広報しているが、もう少し地域に伝わるかたちで周知をすべきという意見もあった。また、社会実験路線の見直し内容によってオレンジゆづるバスの運行内容を考えていく必要があり、セーフティネットとして誰もが移動できるということがまず前提にはあるが、単なる路線バスの補完だけでなく、公共交通を利用して生活をするという啓発に向けて、大規模集客施設に乗り入れるなど利用を増やすための検討を進めていく必要があるのではないかという意見もあがっている。委員の中でも、いろいろな意見があり、かなり現実的に考えていただきながら議論が進んでいるということを報告するとともに、路線バスの見直しによってオレンジゆづるバスの役割はかなり左右されるため、まずは路線バス分科会の方向性をしっかりと定めていただいた上で、オレンジゆづるバス分科会で議論を重ねていきたいと考えている。

○バス停別の利用者数について今年度末までの集計をとて、前年度との比較をし、アンケートの分析もしながら検討をすることと思うが、私が実際にオレンジゆづるバスを利用した際の体感として、乗降するかたが極めてまれなバス停もある。もちろん、路線バスの補完機能というのが大きな役割のひとつであるが、乗降客数が少ないバス停や、素人目にみてもバス停間の距離が短い場所などがあり、前後の停留所でも十分歩いて行けるのに、近接して設けている理由がわからないバス停もある。長々と現状維持を続けるよりも、ある時期で、年度毎に利用者数の比較をし、廃止または現状維持とする場合の理由について整理を行う必要があると思う。その過程で住民からの意見も出ると思うが、しっかりと評価指標があり、路線バスの社会実験路線の見直しと併せ、9月を1つの目処とするのであれば、その間にしっかりと議論して行く必要がある。市立病院の移転にあたっては、オレンジゆづるバスの見直しを検討する必要があるので、それまでに行うべきだと思う。

→評価指標としてバス停ごとの1日あたりの利用者数などを設定しているが、傾斜が大きい地域などについてはバス停をなるべく短い間隔で設定していたり、地域住民がアクセスしやすい位置に確保している背景があり、第7回オレンジゆづるバス再編検討分科会においては地域ごとの利用者も集計のうえ資料に記載した。例えば栗生間谷地域は傾斜が大きい地域のため、バス停が密接しており、バス停ごとの利用者数でみると基準を達成していないバス停が続いているが、地域でみると一定ご利用いただいている。そういう状況も踏まえ分科会では議論を行った。また、オレンジゆづるバスの主な目的地として市立病院はかなり多く利用されており、市立病院移転の際にはオレンジゆづるバスの運行内容を大きく見直す検討が必要と考えており、それまでに評価の指標や基準についても分科会で議論していきたい。

(3) 路線バス社会実験路線の2次評価結果に伴う路線の見直しについて

【原案どおり承認する。】

【意見・質疑応答は次のとおり】

○小野原東線は北千里駅への需要が高いということで北千里を経由する便に一部振り換えるという見直しとなっているが、小野原地域については、小野原西と東があり、北千里経由に振り替えとなつた場合、西側の小野原住宅や墓地公園南などの周辺のかたは、北千里経由のバス停からも離れており非常に不便になるのではないか。それだけでなく、箕面小野原線においても、市東部については減便とされており、小野原西地域の住民にとって不便となることに対しどのように考えているか。

→小野原東線の箕面船場阪大前駅経由についてはオレンジゆづるバスの黄ルートや北大阪急行で一定代替可能であり、アンケート結果や実際の利用状況においても北千里駅の利用が箕面船場阪大前駅や箕面萱野駅より多い状況となっている。箕面小野原線についても代替手段として、既存公共交通である阪急バス、オレンジゆづるバス、北大阪急行を総合的に使っていただくことを念頭において案としてとりまとめたもの。

○代替手段があるといつても、オレンジゆづるバスは1時間に1本しかなく、船場に行くとしても、北千里や千里中央に行くにしても小野原西地域の人にとっては移動手段が制限されることとなる。粟生団地線は国道171号を通じて新家や墓地公園に行き、そこから今宮交差点を通っているが、小野原豊中線沿いの小野原西地域の住民にとっては2本の路線が運行しているものの、こんなに減便するのかという印象。もう少し検討の余地があつても良いのでは。

→大前提として社会実験路線として運行している路線は北大阪急行延伸線の開業による需要が不透明であることから、営業路線として成立するかを見極めるために実施している。箕面小野原線に関して、路線全体の収支率は60パーセント台であるが、東西で分けて平日の収支率を見た際、西部だけで見ると80%を超える一方、東部だけでみると47%となっており利用が非常に少ない。そういう利用状況を踏まえ、箕面小野原線については適正化に向けた見直しを実施しない場合、路線全体としての廃止も懸念されることから、運行事業者とも相談のうえ、利用状況やニーズに沿った運行を確保できるよう分科会でご議論いただいたところ。

小野原東線について、朝と夕のみの運行形態となっている。見直しを行うにあたって、主に地域のかたが利用される便である、朝の住宅地から駅への利用、夕方以降の駅から住宅地に帰る輸送については現状を維持することとしている。一方、逆輸送便である、朝の時間帯に駅から住宅地へ向かうもの、夕方の住宅地から駅へ向かう便については利用者が少ないとから振り替えも含めて対応させていただくものとなる。再編前においては小野原東線は北千里を経由して千里中央へ結ぶルートとして多くの便が走っていたところ、新駅開業に伴い、新駅への需要を確認するために社会実験を行っていた。その結果に応じて、利用の多いところは残し、利用の少ないところは従来の路線に戻すという対応をしている。

○私が利用している阪急小野原住宅南のバス時刻表と参考資料③では内容が異なるが、どういうことか。また、船場地域については現在、開発を進めているところで、今後、利用の増加が見込め

る地域だと思うが、そこが減便となるのは理解し難い。

→参考資料③については、小野原東線の始点と終点である小野原東バス停と千里中央バス停の時刻表となるので、小野原住宅南バス停の時刻表とは異なる。

また、箕面船場阪大前駅へアクセスするバスの減便については、路線バス網再編検討分科会の意見にもあったように、今後まちづくりと連携・連動してバスや公共交通を考えていくことは市として重要なことと考えている。一方、現状の運転士やバス車両など限られた資源の中で適正化を考え、現在ある資源をいかに有効活用するかという視点で検討した案となる。

○北大阪急行が延伸したことにより、交通が悪くなるのはどうかと思う。収支率が100%に達していないものの、80%の利用で新駅開通前より不便になるということは地域住民にとっては理解しにくい。また、この案は4月から開始ということか。

→小野原東線は4月以降見直し内容での社会実験となるが、具体的な運行開始時期については現在運行事業者も含め調整しているので現時点においては未定。

再編前よりも不便になったという意見については、繰り返しとなるが社会実験は需要を見極めるため実施しており、箕面小野原線についてはどういった需要があるかを見極めるために新たに設定した路線となる。小野原東線の箕面船場阪大前駅経由についても、新駅への需要を見極めるために新たに設定したものとなるので、再編前にあった路線が変わっているものではない。

○新駅ができたが利用が少なくこのような結果となったことは理解する。一方、この地域のかたは統計にも出ているように北千里や千里中央に行く人が多く、その便が減っているのではないかと思う。

→北大阪急行の延伸前の状況との比較について、延伸前の粟生団地線の運行は、千里中央・北千里から阪急小野原住宅の中を通って、国道171号にて新家・小野原方面に行く系統が、昼間は1時間に1本程度運行していた。加えて千里中央・北千里から、箕面墓地公園南や関西学院千里国際キャンパスがある道路を通り、小野原南から阪大口を通って北千里・千里中央へ戻るものが1時間に1本程度運行していた。現在は同じく箕面墓地公園南や国際キャンパスを通って、小野原南から粟生団地へ上がっていくというルートが概ね1時間に1本程度運行している。若干便数は減っているが、大きく減便されたものではないと考えており、また現在の利用状況からも便数が不足しているとも考えていない。

○運行開始が来月かどうかわからないとのことであるが、実際はどうなのか。

また、すでに小野原東線のバス停に4月以降変更があるという紙は貼っているのか。

→小野原東線の見直し内容について、4月1日のタイミングは現実的に厳しい。4月以降で実施するということで参考資料③を説明いただいたところ。4月以降どこかで実施させていただくが、実施日や運行内容が定まった際に、しかるべき時期・方法にて周知をさせていただく。また、箕面小野原線や箕面中央線の見直しについては10月以降の見直しということで、事務局とも相談しながら、実施日などが決定したタイミングで周知することを考えている。

○箕面中央線の新しいルートについて、箕面小野原線の西部の運行ルートをなぞるような形で箕面

中央線の新しい循環ができ、加えて、オレンジゆづるバスの赤ルートがほぼ同じルートを運行すると認識している。オレンジゆづるバスが路線バスの補完機能と考えた際に、運行ルートがかなり重複しているので、その点では矛盾が生じることとなる。一方、少なくとも箕面中央線についてお昼の便はないとのことであれば、時間的には補完をしているという捉え方もできると思う。ただし、朝晩のピーク時にかなり強化をしていくということなので、オレンジゆづるバスの第1便や夕方の便については、時間的にも空間的にもかなり重複しかねない。またオレンジゆづるバスの利用状況をみるとお昼につれて利用が増加していき、朝と夕方の便については利用が少ないことを考えると、補完のありかたをどのように考えるか。できるだけ輸送資源を活用するという意味では、時間・空間にまたがるところでどこまでを補完するべきなのかを明確にする必要があると考える。

→オレンジゆづるバスについては路線バスの補完を役割としており、今回の見直しにおいて箕面中央線の循環系統とオレンジゆづるバスの赤ルートについては、北大阪急行線延伸に伴うバス路線再編前と同様、運行ルートが大きく重複する。運行時間についても、箕面中央線の循環系統は日中の運行を基本的には行わないため日中は重ならないが、朝夕の一部で重なりがでてしまう。しかし、オレンジゆづるバスについては病院に行く際にロータリーに乗り入れ玄関前まで乗客を運んでおり、路線バスについては病院の中に乗り入れないため、病院を利用する場合は病院まで歩いて行く必要があるが、通勤通学で駅を利用するかたについては余計な時間をとられず速達性を確保できる。所要時間や病院へのアクセス性といった点で棲み分けはできていると考えるが、その点も踏まえ、ダイヤの設定などを改めて検討していきたい。

→ゆづるバスの機能として病院含め公共施設を回るということでそこの違いは理解した。そういう意味では、市立病院の移転に際してはこのあたりも含めて検討していく必要があるかと思うので、今後のオレンジゆづるバス再編検討分科会で議論していきたい。

○路線バスの検討に際しては、2次評価結果を受けて出来るだけ社会実験の継続あるいは経過措置運行に重点を置いた見直し案となっており、少しネガティブな言い方をするとそれが自己目的化している。本格的に路線バスとゆづるバスとのネットワークの連携を図っていくことについては、社会実験を見定めた上でその次のステージの議論である。

また、新駅の開業から北大阪急行と路線バス、オレンジゆづるバスの3つの交通のネットワークにおいて、大体の役割分担が見えてきたところであるが、箕面船場阪大前駅が鉄道駅としては機能している一方、交通結節点としてはあまり機能しておらず、鉄道とバスの乗り継ぎが機能的に弱いと感じる。具体的にいうと、鉄道とバスを乗り継ぐ際の待合環境が現状では利用者にとっては魅力的でなく、ベンチの設置などまちづくりの一環で交通結節機能を持たせることが必要かと思う。延伸区間の鉄道利用者が目標の7割を切っている状況と聞いており、新駅がもたらす利用者増がまだ十分発現されていない状況なので、鉄道・路線バス・ゆづるバスの3つのネットワークとしてのモビリティが重要となり、しっかり検討して行く必要がある。

→交通結節点については箕面萱野駅を意識して整備してきたため、箕面船場阪大前駅にはロータリーがない状況ではあるが、まだまだこれから人が増えていく中で、指摘いただいた意見を踏まえまちづくりをしていく所存である。

○バスで帰る際にルート検索をすると、箕面船場阪大前駅を案内されるが、バス待ちの環境を考え

たらやはり躊躇してしまう。昼間ならともかく夕方になると、北大阪急行に乗り箕面萱野駅まで行くなど別の手段を考え、箕面船場阪大前駅を選択しない。利用者目線のバス停ではないと感じる。もう少しまちづくりに力を入れていただきたいと思う。

→これからマンションも出来て、その足元に様々な店ができると思うが、バス待ち環境も意識してまちづくりを進めていく。

○議会の委員に対し、路線バス網再編検討分科会等の分科会を開催することを周知いただいている。ホームページには掲載しているが、委員自ら探しにいかないといけない。ホームページを頻繁に確認しているわけでもなく、前日や終わったあとに知ることが多い。分科会の開催に関しては、知らせていただきたい。

→今後、分科会の開催について協議会委員に共有を行う。

○減便した結果、収支率が100%を超える場合は良いと思うが、逆に不便になり利用者が減って収支率が下がるという考え方もある。今よりも便利にして利用者が増え、収支率が上がるということは検討の余地が無いのか。

→特に減便しているのは小野原地域となる。小野原地域としてどこに行きたいかの需要を確認したところ、市内の新駅というよりも千里中央駅や北千里駅に需要があるという結果となっている。箕面小野原線の東部地域は収支率が大体4割強という現状を考えると、利便性を向上し、運賃収入の増加を図る手法もあるが、収支率100%を確保出来るかというと厳しいのではないかと思う。また、2024年の働き方の規制強化により、全国的に運転士確保が厳しい状況のなか、資源的にも難しいと考えている。今出来る範囲の内容かつ市民のニーズも踏まえ、利便性を一定確保する見直し案として分科会で議論いただいたものである。

○箕面市は市単独では交通網が乏しい中で、吹田市や豊中市、茨木市といった近隣の自治体を走っている交通機関、バスと共に存している部分がある。今後はそういったことも意識し、箕面市内だけでなく近隣自治体ともつながるような形の交通網の整備を検討していかなければ良いと思う。小野原西と東についても、世代構成が全然違う。西は若い子育て世代が多く、人が次々に流入してきている。その中でゆづるバスを利用しているのは大半が高齢者となっている。通勤通学で利用している若い一般のかたも一部いるが、やはり高齢者の乗り物であり、その利用を喚起するという視点が必要ではないか。近隣自治体との関係と高齢者に利用の中心を置いた考え方を基本にしていけば、ゆづるバスの目標達成はそう遠くはないと感じている。

→人口減少がかなり急速に進んでいるところは、市町村単位での地域公共交通計画では対応できないので、都道府県単位で作ることを求められている時代である。大阪府全体でやるのはなかなか大変かと思うが、例えば北摂エリアでの地域公共交通計画を作成するなど、広域的な検討が必要な時代となっている。

→箕面市においては、粟生団地線や小野原東線などで豊中市の千里中央駅や吹田市の北千里駅に接続しており、石橋線については市を跨ぐように池田市域から箕面市域を経て茨木市までを運行しているということで、周辺自治体とも連携をとりながら交通を維持している。箕面市においては新しく駅も出来ているため、市の発展も含め、引き続き、地域間で連携しながら地域の交通を維持出来るように検討していく。

また、オレンジゆづるバスについて高齢者のかたの利用が多い点については認識しており、環境整備という点においては延伸に合わせ、設置可能なバス停についてはベンチを整備している。一方、高齢者だけでなく若い世代にも使っていただくことで、将来的にもバスを使っていくという環境を構築していくことも持続可能性の観点から非常に重要だと考えており、広い視点を持って利用促進をしていきたい。

(4) その他

【意見・質疑応答なし】

※議題外の意見

○AI オンデマンド交通の実証実験について利用状況を伺いたい。また箕面市議会に公共交通特別委員会を設置されたが、今後、地域公共交通活性化協議会との関係はどうなるのか。

→AI オンデマンド交通について、令和 6 年 12 月 19 日の運行開始から、現在、約 3 か月程度の運行となる。運行区域としては、西部と東部の 2 エリアあり、西部については箕面や新稻地域周辺、東部については栗生間谷や彩都地区の周辺で運行している。「ミーティングポイント」と呼ばれる乗降拠点を、西部は 34 か所、東部は 118 か所設置している。

運行状況としては、ミーティングポイントが多い東部の方が利用も多くなっている。西部のご利用については、箕面駅周辺の利用が多くなっており、居住地から箕面駅という利用が一番多い経路となっている。東部については彩都西駅の利用が多くなっているが、他にも目的地として利用されている箇所が複数あり、東生涯学習センターや病院などの利用も多い。利用者数については、運行開始直後は大体 1 日 20 名前後であったが、現在は 30 名を超えてきている。天候によって利用者が大きく増減し、非常に寒い日や雨の日などは 60 名程度の利用となる場合もある。

また、30 代や 50 代の女性の利用が多いのが箕面の特徴となっており、彩都地域の比較的若い世代が居住されている地域を含むして運行していることが影響したものと考えている。また若い世代の利用の特徴として、定期を利用して、自宅から病院、病院から東生涯学習センターに行き、そこから自宅に帰る、子連れで乗車し、彩都なないろ公園に行ったり、スーパーで買物をして自宅に帰るなど、1 日の中で複数回の利用がなされていることが多い。本市は、大人運賃 300 円としているが、例えば小学生や障害者のかたは 100 円、未就学児は無料といった形でカテゴリーを分けて運賃設定しており、加えて定期導入していることから 1 回平均でいうと大体 200 円前後となっている。

公共交通特別委員会については、今後どのように進めていくかは委員会で決めていくところとなり、詳細は回答しかねる。ただ、2 月上旬に開催された公共交通特別委員会において、社会実験路線、オレンジゆづるバス実証運行の評価・見直しや協議会・分科会の検討スケジュールについて説明をしている。

→もともと市議会に交通対策特別委員会というものがあり、鉄道やバス・道路など鉄道延伸に絡むことを議論していた。そこからバスに特化し、新たに公共交通特別委員会として発足したという経緯がある。現在は、市議会委員同士の協議が中心となっていると聞いているが、今後どうなるかはその話し合い次第と思われる。ただ、これまで特別委員会はあったため、協議会との関係性という部分では大きな変化はないと考えている。

○AI オンデマンドについて、箕面駅に大きな車両が停まっており、邪魔しているなどといった会話も聞いており、周知がまだまだ足りていないのではないか。エリアが小さいので、全市的に PR 出来ないかもしれないが、実証運行中に需要を知るという意味ではもっと周知をしていかないといけない。また、これまでに、乗れない状況や予約を断ったりする状況はあったのか。

→周知について、運行開始時期前後の令和 6 年 12 月頃は 11 月末に農業祭に PR ブースを設けて PR したほか、各地域で説明会等を複数回実施した。のるーと箕面を認識していない利用者を増やすという観点では、農業祭のように人が集まる場所やイベント等でブースを出し、実施内容の説明や利用者登録が出来る機会を設けるなども有効であると考えており、現在、周知・広報の方法について検討している。

また、悪天候時に通常より多い 60 名程度の利用があったりはするが、現在のところ乗れない、予約が取れないといった意見は届いていない。今後、利用促進をしていく中で、乗れない・予約できない状況が頻繁に発生した際は、場合によって増車も検討したい。特に東部の栗生間谷と彩都は隣接しているが、互いに行き来するのは難しい地域となっているので、エリアの広さも含め今後利便増進を図って行く必要があると考えている。

以上