

北急延伸に伴うバス路線再編に関する市民説明会 【説明会で出された主な意見・回答の概要】

【全体に関すること】

意見：バスを「乗って残す」という意識づけはとても重要。

回答：市民のみなさま自らの手で公共交通を守り・育てていく意識の醸成に向けて引き続き取り組んで行く。

意見：若者に利用してもらいやすいようにするためには、アプリ等、スマートフォンから検索しやすい環境の整備や、通勤に使いやすいダイヤ設定をする必要がある。

回答：今回のバス路線再編に合わせて、バスの位置情報を見ることができるバスロケーションシステムを更新しており、システム更新に合わせて、経路検索で利用することの多い Google マップ上でオレンジゆずるバスの経路検索や位置情報の閲覧ができるようになる。

オレンジゆずるバスについては、路線バスを補完する役割として運行しており、実際の利用においても朝夕よりも昼間の利用が多い。利用状況なども注視したうえで、見直しの際には利用しやすいダイヤ設定について検討する。

意見：北急延伸をととても楽しみにしている。便利になるところも不便になるところもあると思うが、課題については、継続的に検討して解決に向けて頑張ってもらいたい。

回答：今後も利用状況の把握・分析に努め、課題がある箇所については課題解決に向けて取り組んでいく。

意見：阪急バスとオレンジゆずるバスの運賃制度（定期券等）の共通化を検討してほしい。

回答：制度の共通化にあたっては、高額なシステム改修費などの課題もあるが、何かできることがないかについては、バス事業者とも相談しながら検討する。

意見：社会実験路線は、利用実態を分析して、かつ、それを公表することで市民にも納得してもらって見直しをしていくというものだと理解した。各社会実験路線の評価基準はどのように設定されたのか。

回答：バス路線の収支を検証する際には、運行距離に応じて経費がかかるという考え方が一般的。1本の運行に必要な経費を算出し、その経費を賄うのに必要な人数を、一人当たりの運賃単価で割り戻して算出した。

【西部地域】

意見：箕面中央線の運行本数が減って不便になる。

回答：北急延伸開業により、特に新駅周辺では、これまでのバス利用から徒歩や自転車に移動手段を転換すると見込まれるかたが多く、バス利用者が大幅に減少する見込み。路線バスは阪急バス株式会社が運行する営業路線であるため、予測される利用者数に応じた本数設定となっている。

意見：箕面駅から市立病院へ路線バスで行けなくなる。

回答：箕面駅から市立病院へはオレンジゆずるバスが運行しているので、オレンジゆずるバスをご利用いただきたい。

意見：箕面駅から千里中央へ路線バスで行けなくなり、鉄道と乗り継ぐ必要があるため、運賃負担が増加する。

回答：他地域での事例においても、鉄道が延伸した区間は、鉄道の方が速達性や定時性に優れ、バス利用者の多くが鉄道へ利用を転換することが想定されるため、鉄道とバスの路線は基本的に並行させない。
鉄道が延伸し、バスと鉄道を乗り継ぐことで速達性や定時性の向上といった利便性の向上が見込まれる。

意見：箕面駅から箕面萱野駅へ運行するバスの運行本数が減少しており、不便になる。

回答：北急延伸開業により、特に新駅周辺では、これまでのバス利用から徒歩や自転車に移動手段を転換すると見込まれるかたが多く、バス利用者が大幅に減少する見込み。路線バスは阪急バス株式会社が運行する営業路線であるため、予測される利用者数に応じた本数設定となっている。

【中部地域】

意見：新駅の周辺では、特に雨の日などに自動車での送迎が増えるなど、渋滞が発生することが懸念される。

回答：新駅の周辺では、都市計画道路の整備・開通、一般車専用の乗降スペースの設置などの対応を行っている。

意見：船場地域から箕面駅や彩都地域など、これまでバス1本で行けたところが行けなくなるので不便になる。

回答：他地域での事例においても、鉄道が延伸した区間は、鉄道の方が速達性や定時性に優れ、バス利用者の多くが鉄道へ利用を転換することが想定されるため、鉄道とバスの路線は基本的に並行させない。

意見：如意谷線について、社会実験路線としてであっても運行を継続されるのは非常にありがたい。自治会としても路線存続にむけた利用促進キャンペーンの実施について検討中。

回答：地域全体で公共交通の利用促進に取り組んでいただけるのは非常にありがたい。市としても可能な範囲で協力する。

【北東部地域】

意見：北千里駅へアクセスする粟生団地線の本数が減って不便になる。

回答：北急延伸開業により、特に新駅周辺では、これまでのバス利用から徒歩や自転車に移動手段を転換すると見込まれるとともに、東部地域においては、これまでの北千里駅・千里中央駅ではなく、箕面萱野駅へバスでアクセスすると見込まれるかたもいるため、北千里・千里中央方面のバス路線としては利用者が減少する見込み。路線バスは阪急バス株式会社が運行する営業路線であるため、予測される利用者数に応じた本数設定となっている。

意見：箕面山麓線など、「利用して」と言われても本数が少なく、終発の時間も早いので不便で利用しにくい。

回答：路線バスは阪急バス株式会社が運行する営業路線であるため、予測される利用者数に応じた本数設定となっている。

箕面山麓線については、特に見込まれる利用者数が不透明であったことから、社会実験路線として設定されており、実験期間中の利用状況に応じて路線の存廃も含めて検討することになるため、路線の存続に向けてバスのご利用をお願いする。なお、従前の箕面山麓線と比較すると、運行頻度は増える再編内容となっている。

「2024年問題」として取り上げられているとおり、2024年から運転士の休息時間の確保等、運転士の働き方に関する規制が厳格化され、同数の運転士がいても同数のダイヤを確保できない状況が生じる見込み。箕面山麓線に限った問題ではなく、阪急バス株式会社の運行路線全体で最終便の見直し等が行われている。

意見：オレンジゆずるバス赤ルートが、小野原地域へ行かなくなり、かつ、一方通行のルートとなり不便になる。

回答：オレンジゆずるバスの再編においては、「1時間に1本のダイヤを維持してほしい」、「従前のルートのように乗り換えせずに主要地点へアクセスできるようにしてほしい」、「遅延が多いので遅延が生じないようなルートにしてほしい」という意見が多くあった。1時間に1本のパターンダイヤを確保したうえで、遅延が生じないルートとするためには、運行距離を縮減する必要があり、これまで赤ルートと黄ルートの2つのルートが運行していた小野原地域の運行のうち、赤ルートの運行をとりやめることとなった。

意見：東部地域にとってバス交通は非常に重要。阪急バス・オレンジゆずるバスともに運行を守ってほしい。

回答：バス路線の維持・確保に向けては、何よりもバスをご利用いただくことが重要。バス路線の維持・確保に向けてバスのご利用をお願いする。

【南東部地域】

意見：小野原地域から箕面船場阪大前駅・箕面萱野駅・箕面市西部地域へ乗り換えせずに行けるようになるのはありがたい。

回答：小野原地域から箕面船場阪大前駅・箕面萱野駅・箕面市西部地域を結ぶ新設の箕面小野原線は、社会実験路線として設定されており、実験期間中の利用状況に応じて路線の存廃も含めて検討することになるため、路線の存続に向けてバスのご利用をお願いします。

意見：箕面小野原線は、東西に長い社会実験路線だが、その評価・見直しにあたっては、東西の地域ごとに利用状況を分析するなど、地域ごとの利用状況に応じて路線が存続するようにしてほしい。

回答：社会実験路線の評価にあたっては、路線全体でのご利用者数だけでなく、地域ごとの利用状況なども注視しながら、見直し内容を検討する。

意見：オレンジゆずるバス赤ルートが、小野原地域を運行しないルートとなり不便になる。

回答：オレンジゆずるバスの再編においては、「1時間に1本のダイヤを維持してほしい」、「現行のルートのように乗り換えせずに主要地点へアクセスできるようにしてほしい」、「遅延が多いので遅延が生じないようなルートにほしい」という意見が多くあった。1時間に1本のパターンダイヤを確保したうえで、遅延が生じないルートとするためには、運行距離を縮減する必要があり、これまで赤ルートと黄ルートの2つのルートが運行していた小野原地域の運行のうち、赤ルートの運行をとりやめることとなった。

【北部地域】

意見：バスを利用しなくてもトンネル代がかかるなど、北部地域の住民の生活には交通費が非常に負担になっている。

回答：箕面グリーンロードは有料道路として料金が設定されているが、現在においては、料金割引の社会実験も実施されているところ。市としても箕面グリーンロードの料金のさらなる低廉化については引き続き大阪府に対して働きかけている。

意見：阪急バスの運賃改定における値上げ幅が他の地域に比べて高い。

回答：箕面森町線の運賃については、運行距離や有料道路代を加味して設定しているが、本来収受すべき運賃より安い運賃となっていると阪急バス株式会社から聞いている。令和5年9月に実施された運賃改定は、原価高騰や乗務員不足の対応に係る待遇改善による経費上昇に対応するもの。運行距離が長い場合は原価も多くかかっており、その分、原価高騰による影響も距離が長くなると大きくなると阪急バス株式会社から聞いている。

●阪急バス株式会社からの補足●

郊外部を運行する路線は、都市部と比較するとご利用者数自体が少ない状況にあります。また、運行距離が長く、ご利用も片方向に偏る傾向があり、非効率な運行を余儀なくされます。これらの状況を踏まえ、他路線と輻輳することがない郊外部の路線については、国土交通省の運賃制度に基づき、運行距離に応じて必要となる費用を賄うため、運行距離に応じた運賃を収受する設定としております。

なお、箕面森町線の運賃は、本来収受すべき運賃より低く設定していることもご了承賜れますと幸いです。

また、既に公表しておりますが、現在の運賃は国土交通省から認可を受けた運賃の上限額まで至っていないことから、2024年秋頃にも運賃改定を実施する予定です。

意見：北部地域から南部地域へはバスを利用するしかなく、箕面森町線は、箕面萱野駅ができてバス利用者が減ることはないはずなので、千里中央まで直通で運行してほしい。

回答：他地域での事例においても、鉄道が延伸した区間は、鉄道の方が速達性や定時性に優れ、バス利用者の多くが鉄道へ利用を転換することが想定されるため、鉄道とバスの路線は基本的に並行させない。

以上