

公共交通特別委員会

日時：令和 7 年（2025 年） 1 0 月 2 2 日（水） 午前 1 0 時

場所：本館 3 階 委員会室

次 第

1. 開会

2. 案件

1 「提言」の取りまとめに向けた意見整理……資料 1

2 その他

3. 閉会

〔2〕箕面市における公共交通の現状と課題について -②北急延伸・新駅開業前後のバス路線（網）再編への対応策について

再編前と比較した評価できること

○北急延伸による効果の第一は、大阪中心部へのアクセス時間の短縮であり、特に徒歩・自転車の圏内となった萱野・船場周辺エリアでは駅へのアクセス性もあわせて飛躍的な利便性が向上していると言える。

- ・大阪中心部（梅田エリア）への直通アクセスが向上した（自）
- ・駅周辺のまちづくり・人々の移動が活性化した（自）
- ・梅田まで1本で行けて便利になった（共）
- ・坊島辺りの人は便利になった（共）

○路線バス網では、これまでの千里中央を基点とする路線網と比較して、市内中央部に位置する箕面萱野駅が基点となったことで全エリアから網羅的にアクセス性が向上している。さらに長年の課題であった東西移動が可能となっていることに併せて、特に彩都等の東部エリアに対しては箕面萱野駅が基点となったことによる便数増が実現し、大阪中心部へのアクセス性も向上していると言える。

- ・東西交通が充実した（維）
- ・彩都住民にとっては便利になった（維）
- ・路線バスの小野原東地域ルートが増便（市）
- ・外院に住んでいるが千里中央まで30分、箕面萱野駅まで15分と早くなった…（共）

○オレンジゆずるバス（循環型）では、新たな路線バス網を受けて、面的なカバーや移動時間の効率化などのより最適なルートを目指した見直しを行い、一部ルートの新設および運行拡大が実現したことによって、利便性の向上が図られていると言える。

- ・緑ルート新設と日祝での平日と同ルート運行への拡大（未・市・共）

○その他にも箕面萱野駅が終点・ロータリー駅であること活かした駅・交通広場の設計によって、乗換に要する時間の短縮やノンステップバスの導入促進など、子ども連れや高齢者など、要配慮者にとってもシームレスな鉄道・バスの利用につながっている。

- ・千里中央までベビーカーを押してのバス利用だったので電車で楽になった（共）
- ・ノンステップバスの導入（如意谷線）（維）

○さらに公共交通の充実に向けたモビリティマネジメントとして、AI オンデマンド交通やシェアサイクルの実証実験をスタートさせたことは、急勾配やバス路線網の脆弱な地域への対応や夜間時間への対応も含めた新駅へ

のアクセス性、利便性をさらに向上させる取り組みとなることを期待するところである。

- ・既存バス交通ではカバーできなかった急勾配地域等への AI オンデマンド交通の実証運行の開始（未）
- ・公共交通を補完し、北急延伸後の交通利便性をさらに市域に波及させるシェアサイクル実証実験の開始（未）

再編後に生じた不具合への対応

- ・再編後、不便さは社会実験路線の見直しで一定程度解消されている。もしくは改善されていく。（公）
- ・増便困難や運転手不足のなかでの新規バス路線の整備（R8.4 運行予定）（公）
- ・市民の声を反映し一部千里中央へ行く便が確保された（市）

再編前と比較して課題と考えること

○路線バスの便数に関連する意見

- ・減便（維）
- ・箕面駅から萱野駅まで行く便が少なく、歩いて行った方が早いほどである（市）
- ・便が少なくなり不便です。（共）
- ・間谷住宅は大変不便、便もさらに少なくなり、最終バスも早い。タクシーを利用しなくてはならなくなった。（共）
- ・アサンプションの前野バス停がなくなり、本数も少なく、バスに乗るために箕面駅などまで歩いて行くことになって大変。（一部：共）
- ・小野原東線の減便は厳しい。（共）
- ・箕面萱野駅～箕面駅との間の阪急バス便が1時間に2本などと減って不便。（共）

○路線バスの時間に関連する意見

- ・東方面からの発車時間の工夫（北千里行きと箕面萱野駅行きの時間がかぶっている）（維）
- ・路線バスの東西移動に箕面萱野駅を経由するので、以前より目的地へ着くのにかかるようになった（市）
- ・外院に住んでいるが、千里中央まで30分、箕面萱野駅まで15分と早くなったが便数が少なくなった、増やして欲しい。（共）
- ・千里中央駅行きのバスが少なくなった。（共）

○路線バスのルートに関連する意見

- ・路線バスの西エリアは山麓線がなくなって不便になった（市）
- ・如意谷から箕面駅へ行くのが不便という声が多く聞かれる（市）
- ・箕面駅に行くのが山麓線もなくなり、不便に。（共）
- ・山麓線の路線バス復活を望むが、できないならゆずるバスで補って欲しい（一部：共）

○オレンジゆずるバスに関連する意見

- ・オレンジゆずるバス青ルートの箕面萱野アクセス（未）

- ・オレンジゆずるバスは時刻表が平日と日祝が同じになったが、日祝の朝夕は減便されたことされたこと（市）
- ・オレンジゆずるバスは、阪急バスの補完としての役割を担っているとは言い難い（市）
- ・再編でも彩都や森町はゆずるバス運行がない。（共）

○料金に関連する意見

- ・バス、北急を利用しての料金の割高感（ただし他自治体への輸送は一考の余地あり）（公）
- ・萱野駅までバスで行き、千里中央へ行くために電車へ乗ると料金が安い（市）
- ・千里中央駅行きのバスがなくなり、船場の職場に行くのに1駅電車に乗らなければならない、交通費もあがり最悪。（共）
- ・千里中央地域への仕事にバスでかけていたものの、箕面萱野駅経由でバス代と鉄道運賃の合計が大幅負担となった。学生への通学定期券の半額補助も廃止になったのはどうなのか。（共）
- ・森町地域から千里中央までの運賃（路線バス＋鉄道）が往復約1400円で高額負担となった。特に高齢者は出かけるのが困難に。（共）

○まちづくり・その他に関連する意見

- ・萱野エリアと阪急沿線エリア間の拡大する地域間格差の是正（自）
- ・萱野駅周辺（国道171号線・新御堂筋）の交通混雑の緩和（自）
- ・新稲地域は公共交通の恩恵がほとんどなく、格差がある（市）
- ・箕面駅～今宮間が、阪急バスの大型車両の通行に困難があるので比較的小さい、ゆずるバスを運行するのはどうか。（共）
- ・夜間の公共交通不足（公）
- ・小野原西地域の不便さが解消できていない（市）
- ・オレンジゆずるバスの赤ルートは一方通行が不便（市）
- ・東西のアクセスが悪く、改善の声は多い。（共）

[3] 公共交通の今後のあり方について

短期的視点 ①バス事業（路線バス・オレンジゆずるバス）における課題への対応策について

○路線、ダイヤについて意見

- ・日祝も平日と同じ時間帯の運行の実施（市）
- ・増便して欲しい。（共）
- ・市立病院へ行く路線など増やして欲しい。（共）
- ・便数が少ないので利用するのに不便。（共）
- ・萱野東西線を活用して、西側への路線バスやゆずるバスの運行やバス停の設置をして交通網の充実を。（共）
- ・片道ではなく双方向での運行を望む声は多い。（共）

- ・もともと赤ルートは、小野原まで行っていたもので、前回の改訂で一方通行になったと記憶している。一方通行にした理由は、「時間がおくれるから」というものでしたが、一方通行になったことによる不便さはとてつもないものでした。今回の新ルートでマシになってほしい。(共)

○利用促進についての意見

- ・路線／オレンジゆずるバス利用で得られる特典の拡充（例；”エコポイント”を付与する等）（自）
- ・シームレス化（共通 IC カードやアプリ導入、時刻表の統一化（維）案内板・サインの統一化（維）

○料金についての意見

- ・箕面萱野駅および船場阪大前駅から千里中央の区間の乗り継ぎ電車運賃の補助（期間限定とする等）（自）
- ・バスからバス、バスから電車の乗り継ぎ料金について市負担で乗り継ぎ料金を補助し利用促進をはかる（市）
- ・みのお森町及び止々呂美地区からのバス料金が 520 円かかるため補助が必要。トンネル利用料の補助や定期券復活の再検討を（市）
- ・高齢者以外も料金を安くして欲しい。(共)
- ・森町から箕面市内や千里中央に行く料金負担が大きいのので乗り継ぎ割引や補助金などで支えて欲しい。(共)
- ・阪急バスとゆずるバスの乗り継ぎ割引の導入を（共）
- ・北千里から阪急電車に乗ると交通費負担がまし。(一部：共)

○交通網脆弱エリアについての意見

- ・彩都方面にも拡大して欲しい。(共)
- ・新規路線について、小野原東地域対象で、減便される小野原西地域の不便は解消されない。最寄り駅は船場阪大前駅だがルートを作ってもらえないと利用できない。(共)
- ・東部地域から、北千里・千里中央行きの減便を元にはいわなくても、少しは元に戻して欲しい。(一部：共)

○実態把握および調査研究についての意見

- ・利用実態データや市民の声を集約し整理（公）
- ・どこでどんな不便が生じているのか具体的な調査をして対応して欲しい。(共)
- ・他市の路線バスやコミュニティバスの事例の検討を。ゆずるバスはもともと福祉バスで無料だったが福祉バスを運行している他市事例に学ぶことはないか（共）

○その他の意見

- ・運転士確保へ向けた取り組みの拡充（維）
- ・市職員の出向・派遣による物理的支援
- ・移動の権利を保障するために、国へ予算要望をする（市）

○個別の具体的事例についての意見

- ・「外院の里」止まりや、「宮の前」止まりの便があるが、バス停の表にも書かれておらず、乗車の際に運転手も言ってくれず、「ここが終点」と降ろされた。もっと明確にわかるようにしてほしい。阪急バスは時刻表に○などを付けて、「粟生団地」止まりなどわかるようにしているようにすべき。(共)

中期的視点 ②路線バスの実態を踏まえたモビリティサービスの展望・転換について

○路線バスについての意見

- ・バス路線を統合し、箕面萱野への集約化（未）
(理由) 市西部、市東部（間谷地域）は行き先が分散しているため運行本数が少ない
 - ・運転士不足により供給力の低下が見込まれる、少子高齢等による需要の低下が見込まれる
 - ・目的地を集約することで、需給を集約し、利便性の維持・向上をはかる
 - ・利用者の集約により、さらなるまちの活性化、経済の発展が期待できる

○オレンジゆずるバスについての意見

- ・路線バスを補完したコミュニティバスとしての機能強化（維）
- ・乗り継ぎサービスの強化（維）
- ・日祝を平日と同じ時間の運行を（市）
- ・バス停の場所の見直し（市）
- ・30分に1本の運行実施を実証実験に取り入れる（市）
- ・小型車の追加と、発想を転換し市直営を検討する（市）

○AI オンデマンドバスについての意見

- ・AI オンデマンド交通の継続（未）
(理由) 利用促進や収支改善の継続的な取り組みは必要であるが、既存バス交通では対応出来なかった急勾配地域等の交通課題の有効な方策として一定評価されており、令和8年度以降も運行継続が望ましい。ただし既存バス交通との棲み分けや運行経費の観点から安易なエリア拡大は避け、現行エリア（急勾配かつ高齢化が特に進む地域等）に限定することが望ましい。
- ・オレンジゆずるバス・路線バスとの“利用時間帯による”棲み分け；（自）
(理由) 現在はエリアや路線で棲み分けを行っているが、利用者の行動パターンは時間帯で大きく異なるため、利用時間帯での棲み分けを行う。つまり、例えばオレンジゆずるバスと路線バスは朝・夕の通勤・通学時間のみとし、それ以外の時間はオンデマンドバス（エリアは現状の東と西エリアから順次拡大）とした場合で採算がとれるのかシミュレーションを行う。
- ・乳児・幼児連れにとっては便利？ 周知（維）
- ・夏の暑さ、冬の寒さ対策、防犯面も安心（維）
- ・公共施設の利用がしやすくなることの周知（維）

- ・ポイントが見えなくなっている（維）
- ・予約状況の見える化（維）
- ・コストを踏まえた運用の在り方（公）
- ・定期ルート型や乗り合いタクシーの転換（公）
- ・ルート及び、利用料金の見直し（市）
- ・家族割に加えグループなど複数人で利用する際に割引などの検討をすべき（市）
- ・システムがよくわからない（知らない）調べればいいが忙しくてその時間もとれない。（共）
- ・バスの空白地域の補完として拡充して欲しい。（共）

○シェアサイクルについての意見

- ・シェアサイクル本格実施への移行（未）

（理由）環境に優しく、環境に優しく、公共交通を補完する新たな交通システムとして市民への普及が進んでいる。令和10年度末の実証実験終了後は、本格実施に移行すべき。

- ・他市にまたがっての利用を周知（維）
- ・利用に際しての手続きの簡素化（維）
- ・市内全域への大規模な拡大（人口カバー率 90%）（公）
- ・そもそも公共交通として考えるのは違和感があり、シェアサイクルは準公共交通という位置付けと考える程度（市）
- ・バスの代わりにはならないのではないかと（市）
- ・天候によっては利用が難しい（市）
- ・自転車は乗れない人もいる（市）
- ・利用者は多いと思っている、設置場所の安全対策をして欲しい。（市）

長期的視点 ③新駅周辺まちづくりの展望について

○萱野エリアについての意見

- ・ターミナル駅としてのメリットを生かせる機能（銀行、郵便局、定期購入所）（正副）
- ・交通結節点としてのメリットを生かせる機能（子育て関連施設）（正副）
- ・当駅周辺の都市機能をさらに強化し、一通りのことは当駅周辺で完結できるコンパクトシティをめざす。
行政手続きが可能な窓口の設置等（未）
- ・国内外の出張者および観光客が宿泊できる施設の整備とそれによる経済活性化（自）

（理由）現在は他の地域に流れて機会損失していると思われることから、箕面大滝や勝尾寺への観光客からの観光収入の取り込みを狙う。

例えば、箕面に来る観光客の人数が年間 150 万人、1 人あたり飲食と宿泊で 5 万円（国内旅行者の平均の旅行支出）と仮定した場合、

750 億円の売上収入が見込める。観光業の企業を誘致することで法人税収も見込める。具体的には、100～200 人単位で式典やイベント

が行えるスペース（宴会場）を整備する。 補足：現在は2026年10月まで大江戸温泉もリニューアル休業中。また近隣の千里阪急ホテルも2026年3月で閉館予定のため大規模なイベントが行える場所がなく、事業者から「宴会場を箕面にも欲しい」との声がある

- ・東急（キューズモール）との連携強化（維）
- ・勝尾寺行き周知（特に外国人）（維）
- ・ワンストップショッピングとしての機能強化（維）
- ・子育て施設の機能強化（維）
- ・みどりを増やし、人が憩える場所にする。（市）
- ・萱野エリア周辺は車の通行量が増え、バスの運行が予定時刻に遅れる。整備が必要ではないか（市）
- ・自転車駐輪場の混雑時に、幅が狭くて動かせなかったり出し入れが困難な時や場所がある。解消して欲しい。（共）
- ・一般車両の待機場所が少なく、停められないことがある。新御堂筋沿いにも待機場所が必要である（共）
- ・箕面の新しい大きな終点駅として、箕面市の機能を集中させてほしい。箕面市役所を駅周辺に移転するなどすれば、バスの集約も効率的にはかれるのではないか。（共）

○船場エリアについての意見

- ・市立病院の移転建替を念頭にした開業医などの医療機関を集積（正副）
- ・ホールと連動した文化活動施設の充実（貸館含む）（正副）
- ・大阪大学外国語学部との連携強化（維）
- ・船場団地組合との連携強化（維）
- ・文化芸能劇場を中心とした、市民の文化活動への支援強化（維）
- ・国際交流を中心とした、国際創造都市の確立（維）
- ・市立病院を中心とした、健康長寿のまちづくり（維）
- ・みどりを増やし、人が憩える場所にする。（市）
- ・生涯学習施設や文化ホールを利用する市民に寄り添った運行ダイヤになっているのか否かの調査が必要（市）
- ・船場阪大前駅は、駅とバス停の接合が悪く使用しづらい。阪大や高層マンション住人中心の駅になっていて周辺住民にとって使い勝手が悪い。駅とバス停の接合の調査、研究、調査が必要（市）
- ・高層マンションが増え続けており、まちづくりや地域コミュニケーションの形成がされるまちづくりが必要（市）
- ・新しいホールとともに、病院ができるともう少し、バスなどの集約が船場阪大前駅にも必要ではないか。（共）
- ・バス停やタクシー乗り場、市民の乗降スペースの整備を期待する。（共）
- ・障がい者が利用できる駐車場などの整備が少ない、バリアフリーの視点での整備を増やして欲しい。（共）
- ・災害対策として、エスカレーターやエレベーター停止時の対応のためにも、スロープ設置などが必要（共）
- ・新たなマンション建設における地域コミュニティの形成に期待。（共）
- ・マンション建設が終われば、新病院側だけでなく、バスやタクシー、一般車両が利用できるロータリーのようなものが必須ではないのか。（共）

[4] 個別的ニーズ・課題への対応について

- ・介護保険制度を利用した「ボランティア送迎」(公)

(理由) 高齢者、障害者、子育て層など、移動に特に困難を抱える層への対応

[5] その他

- ・ご近所同士で車の乗り合いをする“乗り合い文化”の醸成(自)

(理由) 公共交通の利用者数の減少やバス運転手の担い手不足の深刻化を考えると、地域公共交通の供給力を拡大する方向性の検討は現実的ではない。一方で箕面市は自家用車で移動する人が他地域と比べると多い。したがって、顔の見える関係のある地域内、および自治会内で「車に乗せる・乗せられる」行為がしやすくなるような仕組みを行政が主導でつくるべきではないか。それさらにを促進することで「移動」の課題が解決できるだけでなく、(車の台数が減ることによる)市内の交通渋滞の緩和、エネルギーの節約、ご近所さん同士の助け合い機会の創出による絆の強化にも寄与できるのではないか。

- ・阪急グループ(阪急電車、北急、阪急バス、オレンジゆずるバス)との連携強化がポイント(維)
- ・移動の質を高める(乗り継ぎをスムーズに、ストレスなく快適に安心して)、生活の質を高める(二つの駅周辺の魅力あるまちづくり)(維)
- ・観光事業との連携(維)
- ・割引施策を行うものであれば「目的地や属性を限定」すべき。(公)
- ・高齢者・子育て層など対象を絞った補助や割引制度の導入(公)
- ・箕面市全体を見渡したまちづくりが必要(市)
- ・箕面市全体を見渡した、公共交通機関だけではなく、新駅ができたことで今後の箕面市全体のまちづくりを考える必要がある
- ・市民参画での都市計画マスタープランの策定と第6次総合計画の見直しが必須(市)
- ・市民参画での都市計画マスタープランの策定と第6次総合計画の見直しが必須一本来なら先に今後のまちづくりを見据え都市計画マスタープランの策定と第6次総合計画の見直しは行っておくべきだったと考えるので、今見直すタイミングではないか
- ・成功事例の研究 - 他市の公共交通で成功している事例を研究することも視野に、例：武蔵野市や都城市など
- ・バスのあまり乗らない、返納も考えるが便数も少なく不便なので返納できない。高齢者が住みやすい、出かけたいときに出かけられる街にして欲しい。(共)
- ・平和台、ルミナス等、高いところはバスもなく、閉じこもりになる。(共)
- ・車を手放したときにバスがないと困ると危機感。(共)
- ・社会参加や活動ができなくて、不便になった。なんとかして欲しい。(共)
- ・社会実験路線の廃止路線の代替案はきびしいもの、現実的に市民の交通を支えきれぬ案が欲しい。(共)
- ・公共交通活性化協議会メンバーに女性や高齢者が少なく、その人口も多いのでそのニーズをつかむべき。(共)
- ・市民の移動の権利を明記した地域公共交通に関する基本条例の制定など、市民のための交通施策の明示を。(共)
- ・独立採算制から抜けだし、公共サービスにふさわしい財政支援の強化を。(共)
- ・処遇を含めた職場環境の改善や人材確保・育成にむけた支援の充実を市と民間事業者が協働することを含む支援策を国に働きかけるなどして、地方の交通を守るまちづくりを進めて欲しい。(共)
- ・箕面市の阪急バスはゆずるバスも担ってくれている。市と阪急バス、そして、AI オンデマンドバスの事業者さん等とともに、公共交通利便性の向上にこれからも取り組んでほしい。こういった声を市議会としても聞くのはよい。(共)