

公共交通特別委員会

日時：令和7年（2025年）11月13日（木）午前10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

再編前と比較した課題（路線バス）

○ルート・便数（ラッシュ時・最終便の対応含む）の縮小

- ・縮小が見られた路線 → 粟生団地、新稻、箕面駅 - 如意谷エリア、千里中央直通
- ・利用者数の減少
- ・バス路線の維持
- ・再編後における路線バスの社会実験路線見直しによる対応
→ 新稻エリア - 千里中央、小野原東

○利用者に目線による快適性の改善

- ・サイン・案内版（個別事例有り）、バス停位置（萱野南）
- ・シームレス化

○公共交通網の脆弱エリアへの対応

- ・森町、止々呂美エリア
- ・小野原西 ...

○利用実態・ニーズの把握

- ・東西移動の実態と利便性
- ・箕面駅 - 箕面萱野駅間

再編前と比較した課題（オレンジゆするバス）

○循環型バスの役割と限界

- ・役割（面的な補完）におけるモビリティ特性としての限界
→ ルート設定と利便性の反面性、森町・彩都への対応
- ・バス事業をめぐる社会情勢を踏まえた費用負担を含む継続性
→ 利便性と利用率の向上、継続性を担保するための評価・収支目標の有り方について

[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・オレンジゆづるバス）における課題への対応策について

○ルート・便数（ラッシュ時・最終便の対応含む）の縮小への対応

・定期的な利用実態・ニーズの把握と検証

- 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）
- 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
- 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）

・政策的（財政投入含む）な視点でのバス路線の維持

→栗生萱野線（距離延長分の市負担）をモデルにした更なる最適化の推進

→オレンジゆづるバスの継続性担保に向けた評価・収支目標のあり方を再検討

- 他市の路線バスやコミュニティバスの事例の検討を。ゆづ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）

- 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）

・市民・事業者と連携した利用促進

→如意谷地域（住民主体の利用促進）をモデルとした取り組みの推進

- 路線／オレンジゆづ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）
- 阪急グループ（阪急電車、北急、阪急バス、オレンジゆづるバス）との連携強化がポイント（維）
- 観光事業との連携（維）

○利用者に目線を徹底した快適性の向上

・サイン・案内版（個別事例有り）の統一・充実

・シームレス化に向けた取り組みの推進

・バス停位置（萱野南）の再検証

- 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）
- 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）（維）
- バス停の場所の見直し（市）

○公共交通網の脆弱エリアへの対応（料金負担含む）

- ・鉄道・バスの乗り継ぎに対する補助
- ・オレンジゆづるバスの有無による負担格差の是正（新町・止々呂美、彩都）
 - 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、バスから電車間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。（市）
 - 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）
 - 阪急バスとゆづ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）
 - 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）

●路線・オレンジゆづるバスのルート・便数の拡大について

- 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。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づ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が多い。（共）
- もともと赤ルートは、小野原まで行っていた、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」でしたが、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）
- 東部地域から、北千里・千里中央行きの減便を元にとはいわなくても、少しは元に戻して欲しい。（一部：共）
- 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利用できない。（共）
- 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）、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）
- バスの空白地域の補完として拡充して欲しい。（共）

短期的視点② 他のモビリティサービスによる課題への対応策について

○シェアサイクルによる移動手段の多様化

- ・夜間時間帯への対応
- ・箕面駅 - 箕面萱野駅間における移動手段の充実

○オンデマンド交通のさらなる検討・導入

- ・AI型の実証実験
 - 認知度および利用率の向上
 - 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）
 - 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）
 - 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）

- ・非AI型の検討
 - 固定ルート、定時（ダイヤ）による小規模運行を想定することで、システム、予約コールセンター等の経費を削減しつつ、脆弱エリア以外のエリア拡大や直線的な移動ニーズへの対応等を検討する

○個別的ニーズ・課題への対応

- ・総合事業を活用した要支援（未満含む）対象のボランティア送迎の制度化
 - 介護保険制度を利用した「ボランティア送迎」（公）
 - ご近所同士で車の乗り合いをする“乗り合い文化”的醸成（自）
 - 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ない、不便になった。なんとかして欲しい。（共）

[3] 公共交通の今後のあり方について

中期的視点① 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

○オレンジゆづるバス

- ・モビリティとしての役割・政策目的の明確化
→ オンデマンド交通との共存 or 政策的継続・転換を検証

○オンデマンドバス交通

- ・AI型、非AI型（固定ルート・定時型）の検証
 - オレンジゆづるバスとの共存 or 政策的継続・転換を検証
 - AI オンデマンド交通の継続（未）
 - 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）
 - オレンジゆづるバス・路線バスとの“利用時間帯による”棲み分け；（自）
- ・費用負担のあり方を検証
 - 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）
 - 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）

○シェアサイクル

- ・広域利用を含む本格実施へ向けた検証
 - シェアサイクル本格実施への移行（未）
 - 他市にまたがっての利用を周知（維）
 - 市内全域への大規模な拡大（人口カバー率 90%）（公）
- ・快適性の向上
 - 利用に際しての手続きの簡素化（維）
 - 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）

[3] 公共交通の今後のあり方について

長期的視点 ③新駅周辺まちづくりの展望について

○路線バスの維持に努めつつ、路線合理化を見越したエリアマネジメント（市内拠点整備等）を推進

- バス路線を統合し、箕面萱野への集約化（未）
- 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）
- 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
- 課題意見からの反映
 - ・地域格差の是正 → 全方位からの新駅アクセス性の向上、立地適正化計画の推進
 - ・交通渋滞の解消 → 休日は駅周辺に止まらない対策が必要なため
 - ・夜間時間の対応 → 働き方改革の影響等、路線バスでの対応に限界があり別手段が必要
 - ・今後的情勢変化 → 新市立病院の開院に合わせた路線の最適化

萱野エリアに期待すること

- 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）
- 東急（キューズモール）との連携強化（維）、勝尾寺行きの周知（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）

船場エリアに期待すること

- ・市立病院の移転建替え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ため、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）

その他・未反映の意見

- 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）
- 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られる案が欲しい。（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づ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、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）
- 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）
- 市民参画での都市計画マスターplanの策定と第6次総合計画の見直しが必須一本來なら先に今後のまちづくりを見据え
都市計画マスターplanの策定と第6次総計の見直しは行っておくべきだったと考える、今見直すタイミングではないか
- 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（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）