

公共交通特別委員会

日時：令和 8 年（2026 年） 1 月 2 3 日（金） 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（案）について……資料 1

2 その他

3. 閉会

箕面市における公共交通網のあり方に関する提言（案）

令和 8 年（2026 年）2 月

箕面市議会 公共交通特別委員会

1. 特別委員会設置の経緯および目的、検討経過について

[経緯および目的]

箕面市議会では、北大阪急行線の延伸と新駅開業に伴うバス路線網の再編に対して、市民の皆さんからの切実な声や厳しい評価が相次いだことを受けて、議会としてもその声に応え、説明責任を果たすべく、バス路線網の充実・最適化の実現をめざした公共交通のあり方について、独自に調査研究を行うため、本委員会を設置したものである。

本提言は、本委員会の調査・研究をもとに、これからの本市の公共交通のあり方について、短期、中期、長期それぞれの視点から整理した課題に対して、必要な対応策の実施を求めるため、箕面市議会全政策会派一致のもと、市に提出するものである。

[検討経過]

令和6年 12月23日 令和6年第4回定例会（公共交通特別委員会の設置を提案・議決）

令和7年	2月10日	公共交通特別委員会
	4月10日	公共交通特別委員会
	4月25日	公共交通特別委員会協議会（勉強会） 講師：阪急バス株式会社
	5月22日	公共交通特別委員会
	〃	公共交通特別委員会協議会（勉強会） 講師：ネクスト・モビリティ株式会社
	7月 9日	公共交通特別委員会協議会（勉強会） 講師：公益社団法人日本交通計画協会
	7月23日	公共交通特別委員会
	8月 8日	公共交通特別委員会
	10月22日	公共交通特別委員会
	11月13日	公共交通特別委員会
	11月26日	公共交通特別委員会
	11月28日	「令和8年度施策及び予算編成に対する委員会要望書」を提出
	12月24日	公共交通特別委員会
令和8年	1月23日	公共交通特別委員会
	1月30日	公共交通特別委員会
	2月初旬	「箕面市における公共交通網のあり方に関する提言」を提出

委員会協議会報告書

(1)公共交通を取り巻く現状と課題：阪急バス株式会社

バス事業の合理化・維持困難

- ・バス事業の経費の大半は人件費や燃料費などの直接経費が占めており、輸送量を減らす以外に大きなコスト削減の余地がなく、路線や便数の見直し、経費削減、運賃値上げなどの対策を講じても抜本的な経営改善は難しく、少子高齢化による旅客の減少や運転士不足の深刻化から事業規模の縮小や黒字路線を含めた減便・廃止が避けられない状況である。
- ・運賃は国による認可制であり、赤字などの一定条件が整わない限り運賃の値上げを実施できず、経営状況に応じた柔軟な運賃設定が難しいという課題がある。大阪エリアでは2023年及び2024年に運賃値上げの妥当性が認められたことから、値上げが実施された。なお、箕面森町線では、大阪府との契約により従来は運賃が安く設定されていたが、収支の悪化を受けて他の路線の水準に近づけるため運賃の見直しが行われた。今後も収支が厳しい状況が見込まれるため、運賃の値上げは避けられない見通しである。

運転士不足・人材育成

- ・全産業と比較し、バス運転士の労働環境は長時間労働かつ所得が低いことから敬遠が続いており、大型二種免許の保有者も減少し、運転士不足が深刻化している。また、今後は定年退職者が増加することや働き方改革への対応により、必要な運転士の数は一層増加する見込みとなっている。
- ・免許取得支援制度や若年層の採用促進など、多様な人材確保の取り組みが行われているが、全国的に新たな人材確保の成功事例は少なく、地方での採用活動も検討されている。また、待遇改善に取り組んでいるものの他産業との競合等により十分な効果には至っておらず、正社員の離職率も増加傾向にあるなど、予断を許さない状況が続いている。

公共交通の維持に向けて

- ・補助金の投入や運賃の値上げだけではバス事業の持続的な運営は困難であり、運転士不足など金銭では解決できない課題が多く存在する。増便やサービス拡充のために補助金を投入しても、運転士が確保できなければ実現ができない。

- ・バス事業者単体では交通を維持できないため、今後は、地域住民や自治体と連携し、小学生への出前講座や地域での声かけなど、公共交通の価値を再認識してもらう取り組みが重要である。持続可能な運営体制の構築には、地域全体で支える仕組みや行動変容が不可欠である。

(2)公共交通を取り巻く現状と課題：ネクスト・モビリティ株式会社

AI オンデマンド交通の特徴

- ・利用者の予約に応じて運行する交通サービスであり、決まった経路や時刻表がない点が特徴であり、鉄道や路線バスを補完する存在となっている。予約や乗車実績などのデータを集積・分析することで、最適な配車や運行指示を自動で行うことができる。また、データ活用によるサービスの継続的な改善が可能であり、利用が増えるほど AI の精度は向上する。
- ・利便性の向上による公共交通サービスの改善や渋滞・事故の削減などの社会・環境課題の改善への貢献も期待される。また、地域住民の公共交通利用を促進し、外出や移動の機会を創出する役割も担っている。

利用率の現状と向上に向けて

- ・箕面市の【のるーと】は、2025 年 4 月末時点で登録者数が 1,400 名を超え、高齢者層のほか、東部エリアでは特に 30～40 代女性の利用が多いのが特徴である。利用者数も右肩上がり、アプリ利用率は 80%を超えており、全国平均を大きく上回っている。移動の特徴としては、駅や病院などへの移動や、鉄道・路線バスとの乗り継ぎ需要が高いと考えられる。
- ・利用者数の向上に向けては、箕面市の特徴を活用して PR を行ったり、高齢者や未就学児などの交通弱者への支援という観点も重要である。アプリ利用の促進や他の交通機関との連携を進めることで、さらなる利用拡大が期待される。

コストの課題

- ・AI オンデマンド交通は利便性向上や環境負荷軽減など多くのメリットがある一方、運行やシステム維持にコストがかかる。利便性向上のために予約方法を多様化するなど新たなサービス導入時には初期費用やランニングコストが発生する。

箕面市全域展開の可能性

- ・現在、利用者数は増加傾向にあり全域展開の可能性も秘めているが、事業としての持続性や収支バランス、市民ニーズの把握が重要である。エリアごとの需要分析や他の交通手段との役割分担を踏まえ、最適なサービス提供が求められる。路線バス、コミュニティバス、AI オンデマンド交通などの多種多様な交通モードの導入は予算面で難しい場合も多く、地域の実情に合わせた柔軟な運用が必要である。

(3)新駅を中心としたまちづくりと公共交通の在り方：公益社団法人日本交通計画協会

最近の公共交通施策及びまちづくりの動向

- ・現時点の課題だけではなく、人口減少も見据えて計画を立てることが重視されている。それぞれの都市の普遍的な魅力を導き出し、交通がまちづくりを支える役割を果たすという視点を持つことが求められている。また、計画段階から行政と民間が協働し、地域の特性を生かしたビジョンを描くことが重要である。
- ・地域の魅力を創出するマルシェ等の沿線地域での地に足のついた取り組みや、都市計画と連動した交通施策が注目されており、交通そのものではなく「まちのにぎわい」を目標に据えた計画も増えている。各地域の課題に応じた独自モデルの構築が必要とされている。

地域の個性を発見し実現に導くビジョンの描き方

- ・人口減少社会においては、地域のオリジナリティや個性を発見し、まちづくりに生かすことが不可欠である。小さなアクションを積み重ね、まちに変化を生み出すことが重要である。
- ・効率性や一律性のアプローチではなく、地域ごとの魅力や特性を反映したビジョンを描くことで、住民の移動や交流を促進することができる。お祭り等の非日常のイベント開催の他にも日常的に誰もがくつろげる居場所づくりも重要である。
- ・具体的な目標設定や行政主導の戦略的な取り組み、拠点ごとの魅力創出が成功の鍵となる。単なる交通計画にとどまらず、都市計画と一体となったビジョンを持つことで、将来的な定住や交流人口の増加にもつながる。

今後のまちづくり

- ・これからは顕在化している利用者需要だけを見てダイヤを組むのではなく「どういうまちをつくりたいか」といったまちづくりの視点から逆算して交通サービスを設定

することが必要である。

- ・公共交通をまちの骨格軸として位置付け、その上で路線バス、コミュニティバス、シェアサイクルなど各交通手段の役割分担を明確にすることが効果的である。また、案内表示看板やサインなどのデザインの統一化を進めることで、公共交通のブランドを一つにまとめ、利用者の認知度や利便性を高めることも重要である。

2. 北急延伸・新駅開業およびバス路線網再編への評価と課題について

1) 再編前と比較した評価について

鉄道延伸による効果とまちづくりへの期待

- ・北急延伸による効果は、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に利便性が向上していると言える。
- ・また新駅周辺のまちづくりにおいて、特に船場エリアは大阪船場繊維卸商団地協同組合、大阪大学、市立病院、文化芸能劇場など社会インフラやリソースの集積を生かして、人口増加も含めた箕面市の新たなまちづくり拠点として期待するところである。

バス路線網への肯定的な評価

- ・路線バス網では、これまでの千里中央駅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おり、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。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。
- ・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めざした見直しを行い、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。
- ・その他にも箕面萱野駅が終点・ロータリー駅であることを生かした駅・交通広場の設計による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。

新たなモビリティ展開への期待

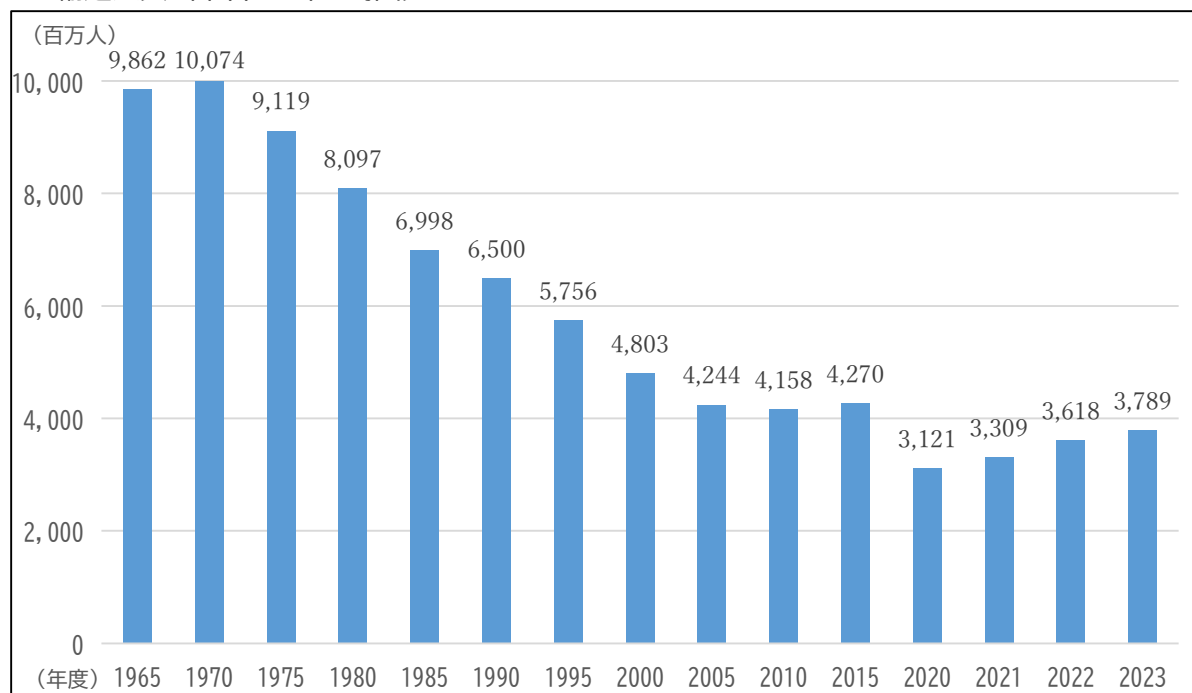
- ・加えて、さらなる公共交通の充実に向けては、バス以外の選択肢も含めたモビリティマネジメントが今まで以上に不可欠な情勢となっている中で、令和6年からその第1弾となるAI オンデマンド交通およびシェアサイクルの実証実験がスタートした。これらはバス路線網の脆弱な地域への対応となることはもとより、更なる拡充により夜間時間帯への対応をはじめ、新駅へのアクセス性、利便性をさらに向上させる取り組みとなることを期待するところである。

2] 再編前と比較した路線バスの課題について

課題の背景

- ・バス事業の運営を取り巻く社会情勢は変わらず厳しい状況にある。その主の要因となっているのは、人口減少やインターネットの普及をはじめとする社会環境の変化、さらに働き方・ライフスタイルの変化に連動した利用者の減少にある。これは超高齢化社会に伴う公共交通ニーズの増加を上回るペースでの減少となっており、事業者の経営状況の悪化による路線の廃止・縮小が全国でも相次いでいる現状にある。

輸送人員（乗合バス）の推移



出典：国土交通省「自動車輸送統計年報」

- ・また、運転手の確保が非常に困難な現状から、収支や人員体制を勘案した路線の合理化を経営方針として進めていることから、仮に市が赤字補填等の財政投入を行ったとしても、多くの場合は路線の充実に対応出来ない現状にあることが、バス事業者からの意見聴取（報告書の通り）で述べられている。

(1) -1 ルート・便数の縮小

- ・上記の背景から、箕面市における路線バス網の再編においても当初の再編案では一部のルート廃止提案もされたことや、結果として減便となった路線が生じたことで、市民生活に少なからず影響を与える現状にある。
- ・また、本委員会の中では便数減の影響として、朝の通勤時における混雑や最終便の時間が早まったことなど、具体的な課題も指摘されている。

(1) -2 社会実験路線と最適化された路線

- ・一方で、当初の再編案で廃止が提案された路線に対して、箕面市としても市民生活への影響を危惧し、バス事業者との粘り強い交渉を重ねた結果、対象路線に対する赤字を双方が分担する形で社会実験路線を運行することとなり、ただちの路線廃止を回避することが出来ている。
- ・加えて、再編後の課題として特にニーズの大きかった西部エリアから千里中央駅までの運行に対して、既存路線の最適化（統合）によるルート見直しによって、便数の増加が図られた。さらに路線の空白エリアの内、一部では市が財政負担を行うことで新規路線を確保することが出来ている。

[路線バスの見直し内容は別紙のとおり]

(2) 利用者目線による快適性の改善

- ・路線バスのこれ以上の縮小を避けるためには、利用者の減少に歯止めをかける必要があるが、その大きなファクターとなるのが快適性の向上であり、特に鉄道との相乗効果を発揮するためにも、乗り継ぎや料金支払いなどのシームレス化が不可欠であるとともに、サイン・案内板なども同じコンセプトで見やすく、不足のない状態をめざす必要がある。
- ・また、バス停位置（個別ニーズ除く）の内、箕面萱野駅南バス停について、駅までの距離感等から、より快適な乗り継ぎに対して検討が必要な現状にある。

(3) 公共交通網の脆弱エリアへの対応

- ・バスを中心とする市内の公共交通網において、地域特性や社会情勢によって脆弱性を有する地域（以下の通り）との認識が集約されたエリアに対して、必要な対策を講じていく必要がある。

平和台周辺 ：道路環境（急勾配・幅員狭小）により路線バスが走行できない
栗生間谷 ：大阪大学の移転に伴うバス路線の大幅な縮小
彩都 ：オレンジゆずるバスの運行がないことによる料金負担
森町・止々呂美：オレンジゆずるバスの運行がないこと及び運行距離による料金負担

(4) 利用実態・ニーズの把握・分析

- ・公共交通網の最適化を進めるためには利用実態の把握が不可欠である。
- ・例えば、期待する効果である東西移動では、阪急箕面駅から北急箕面萱野駅間の移動実態やニーズが充足されているのか、利便性、快適性など様々な観点からの対策が必要である。
- ・そのためには、バスをはじめとするあらゆるモビリティの利用実態や市民ニーズを可能な限り把握・分析し、公共交通網の充実に反映していくことが求められる。

3] 再編前と比較したオレンジゆずるバスの課題について

課題の背景

- ・オレンジゆずるバスはバス事業者への委託によって運営されているため、路線バスと同様の課題を有しており、ルートや路線の充実が簡単には図れない現状にある。
- ・オレンジゆずるバスは交通結節拠点等を起点に直線的であるフィーダー型で展開される路線バスを補完するため、平面的、エリア的なカバーを主の役割とする循環運行であることから、例えば直線的移動や移動時間などの利便性を向上させるためには、大幅な運行体制の強化とそれに伴う費用負担の増加がセットで必要となる。
- ・さらにはオレンジゆずるバスの利便性が向上することは同エリア内におけるバス利用ニーズに対して路線バスとの競合状態を生じることから、収支悪化による更なる費用負担の増加、もしくは路線バスの縮小という結果に帰結する可能性が排除出来

きない。これはエリア的に路線バスとの分担が成り立たない、森町・止々呂美、彩都エリアにオレンジゆずるバスが運行していない理由ともなっており、オレンジゆずるバスの役割と限界を踏まえた今後の展開を問われる現状にある。

社会情勢を踏まえた継続性と費用負担

- ・オレンジゆずるバスはその前身となる福祉バス（公共施設巡回バス）のリニューアル施策のため、福祉バスでの費用負担をベースに収支率 50%を判断基準に路線の合理化・最適化を図ってきたが、これらの見直しは利便性とは反するものでもある。
- ・今後、利用者の減少が進めば現在の判断基準では多くの路線が継続困難となる可能性があることから、改めて、収支目標や評価のあり方を考えるタイミングを迎えている。

3. 公共交通の今後のあり方について

1] 短期的視点からバス事業（路線・オレンジゆずる）に求める対応

基本的な考え方

- ・目下の社会情勢で最も憂慮すべきことは、バス路線網のこれ以上の縮小を絶対に回避することであり、そのためには利用促進とともに、さらなる最適化の取り組みの推進が不可欠である。また、再編後においても優先度の高い課題として残る公共交通網の脆弱なエリアへの対応も早急に検討する必要があることから、以下の検討および施策実施を求めるものである。

(1) 最適化を目指したルート・便数への対応

①利用実態等の把握・検証を定期的に行うこと

- ・本委員会では、朝のピーク時や最終便後の実態が指摘されていたが、これらをはじめ、広く市民の利用実態・ニーズを把握する手法を確立するとともに、議会にも情報提供を行うことを求める。

②政策的な視点による路線バスの維持・最適化を推進すること

- ・再編後の対応として見直された栗生萱野線は朝夕ピーク時と日中が別ルートであるが、既存の運行体制を変えずともエリアカバーの向上と利用ニーズを両立

している。通常は運行体制が変わらないルート変更であっても、走行距離が伸びることはバス事業者の合理性とは反する方向性であるが、その増加経費を市が負担することでバランスを取った新たなモデルと言えることから、このモデルを踏まえた上で、バス路線網の最適化をさらに推進することを求める。

③オレンジゆずるバスの収支目標および評価のあり方を検証すること

- ・オレンジゆずるバスにおいても政策的な視点による最適化を進める必要があるが、中でも昨今の社会情勢や将来見通しを踏まえた場合に、収支目標や評価のあり方がどうあるべきか、改めて検証することを求める。

④市民・事業者と連携した利用促進を進めること

- ・バス路線の縮小を回避するためには、利用促進が不可欠であるが、これまでは割引等を除いては効果的な取り組みが展開しきれていない現状にある。
- ・一方で、如意谷エリアは、新駅の徒歩圏内（半径 2km）による利用者減を理由に路線バスの再編において路線廃止が提案されエリアであるが、住民の皆さん自身がチラシ・横断幕による啓発・発信など、主体的な利用促進活動を展開した結果、利用者増による収支目標を達成した有用なモデルであると言える。
- ・従って、今後の利用促進施策の展開においては、このモデルを各地域に広く発信することで、住民が主体となる取り組みを一つでも広げるとともに、市が事業者も巻き込んで、取り組みをしっかりとバックアップしていくことを求める。

(2) 利用者目線を徹底した快適性への対応

①ルート・時刻案内等のサインを改善・充実すること

- ・路線バスとオレンジゆずるバスは別々のサイン表示が行われているが、利用者にとってはどのバスに乗れば、どの目的地にどのくらいで移動できるかが明確に分かることで利用が促進されることから、デジタルツールも活用したサイン表示の統一化など、利用促進に資する改善を随時検討することを求める。
- ・また本委員会では、現状においても最終便の到達場所の表示について課題が指摘されていたことから、改めて、現状の検証および早期改善を求める。

②利便性向上に資するバス停位置の検証を行うこと

- ・本委員会では、箕面萱野駅南バス停について、安全でスムーズなルート運行の観点は理解しつつも、箕面萱野駅へのアクセス性を考慮した改善を求める意見がだされていたが、これらも含めて適切な期間を定めつつ、先の求めた定期的な市民ニーズの把握とも連動して、バス停位置の検証を行うことを求める。

(3) 公共交通網の脆弱エリアへの対応

①鉄道への乗り継ぎを含む料金格差を是正すること

- ・料金負担が多いエリアにおける課題の内、特に優先度が高いのは、森町・止々呂美エリアにおける料金負担格差である。その主な要因は運行距離であることから、負担軽減策の検討を求める。

②オレンジゆずるバスの有無による格差を是正すること

- ・森町・止々呂美に加えて彩都エリアでもオレンジゆずるバスが運行されていない現状にある。その要因は路線バスとの競合が整理できないことにあることを理解しつつも、特に高齢者層を比較するとオレンジゆずるバスでの割引が受けられないことが格差となっていることへの是正策を求める。

〔参考〕路線バス・オレンジゆずるバスのルート・便数の拡充についての意見

- ・本委員会では、市民の声としてルート・便数の拡充について、多くの政策会派から様々な課題や意見が出されたことは、本提言においても重要な課題である。
- ・一方で委員会協議会でのバス事業者からの意見聴取を経て、昨今の社会情勢やバス事業の現状を踏まえた議論を重ねる中で、本提言においては具体性や実効性も考慮した上で、参考意見にとどめることと判断したものである。

2] 短期的視点からオンデマンド・シェアサイクルを求める対応

(1) オンデマンド交通への対応

①AI オンデマンド交通の実証実験をさらに推進すること

- ・現在、平和台周辺エリアおよび粟生間谷・彩都エリアにおいては、地域特性や社

会情勢から AI オンデマンド交通【のるーと】の実証運行を行っている。エリアやミーティングポイント拡充の検証、利用率・収支率の向上など、本格運行を目指した検証をしっかりと取り組んでいくことを求める。

②その他のオンデマンド交通についても検討を行うこと

- ・他市事例で見られる AI を用いない乗り合い型は検証すべき手法である。従って、本来であれば現在の実証期間を見極めてから次の手法検討を行うところであるが、他の手法導入を想定した場合には、利用者にとっての空白期間を生じないよう、並行した実証実験の検討を求める。

(2) シェアサイクルへの対応

①エリアカバー率および夜間利用の促進を行うこと

- ・現在の実証実験におけるエリアカバー率向上をめざす中で、特に鉄道駅からの夜間利用を想定した拠点の拡充および利用実態の把握検証を求める。

3] 中期的視点で求めるモビリティーマネジメントの展開

基本的な考え方

- ・今後の社会情勢を踏まえる中では、様々なモビリティサービスによる重層的な展開によって公共交通網の充実をめざすことが不可欠である。そのためには各モビリティサービスの役割を明確に整理するとともに、路線バス・タクシーなどの事業者の動向を注視しながらも、最新の手法も含めた積極的な実証実験も含めて、以下の対応を求めるものである。

(1) オレンジゆずるバス

- ・新市立病院移転建て替えに伴う路線調整など、時勢に応じた適切・迅速な対応を求める。
- ・また、中期的な展望においては、特にオンデマンド交通との競合がより顕著となる可能性があることから、政策的な役割・目的から負担経費のあり方までをしっかりと検証する必要がある。共存存続から完全な役割移行も含むあらゆる選択肢を検証し、議会にも方向性を示すことを求める。

(2) オンデマンド交通

- ・オレンジゆずるバスとの競合が顕著になる中で、特に課題となるのは利用者負担のあり方である。特に AI 型ではシステム、コールセンター経費など一般的な料金設定に対する収支率は良くて 10%程度であることから、現状とは違う乗り合い型との比較も含めて、料金や経費のあり方をしっかりと検証し、議会にも方向性を示すことを求める。

(3) シェアサイクル

- ・シェアサイクルがカバーすべき公共交通網における役割や範囲を明確にしつつ、本格実施へ向けては拠点を絞った広域利用等も視野に入れた検証を行い、議会にも方向性を示すことを求める。

【参考①】 シームレス化の推進についての意見

- ・本委員会では、利用促進につながる利便性や快適性の向上に資するシームレス化についての意見が出された。方向性については一致するものであるが、乗り継ぎにおける精算などは民間同士のシステムなどに関わることから、議会として出来る具体的な提案のイメージまでは定まらなかったため、中期的な展望における各モビリティサービスの重層的な展開における検討課題として、参考意見に付すものである。

【参考②】 ライドシェアについての意見

- ・新たなモビリティサービスの中でライドシェアについても意見が出されたが、実施については法改正など国会での議論が不可欠であることから、今後の動向を十分に注視することとした。

4] 長期的視点で求める新駅周辺まちづくりの展望

基本的な考え方

- ・現状の見通しでは、バス路線がより合理化されることが不可避の未来が予想されるが、それらが市民生活により影響を与えるのは、現状における移動ニーズが千里中央、北千里、石橋などにあるからである。目的は買い物（スーパー・百貨店）、銀行、通院など様々だが、生活利便施設の集積拠点が市外の境目に多くあるなど地域特性も相まって、ニーズへの対応がますます困難となっていくことが予測される。
- ・従って、将来的なバス路線の合理化が避けられないならば、改めて、未来のまちの姿は、どこに、誰を運ぶ必要があるのか、戦略的にまちづくりを考える必要がある。

- ・また、バス路線合理化がさらに進む時代において、勉強会でも示唆があった、箕面市完結型だけではない周辺他市も含めた広域的な公共交通網の視点からも、箕面市のまちづくりを展望する必要がある。

(1)路線合理化を見越した戦略的なエリアマネジメント

①箕面萱野駅周辺エリアのまちづくり

- ・交通結節点となるエリア特性を生かし、新たな移動先ニーズの集積地となること
がまちづくりの方向性として求められる。そのためには、行政窓口機能、銀行、郵便局、定期購入窓口などのさらなる利便施設の集積が必須であるとともに、全方位からのアクセス性からは新たな子育て支援拠点としての充実などが、本委員会の意見として出されていたことを踏まえて、今後のまちづくりの方向性を検討し、議会にも示すことを求める。
- ・また、今後の移動先ニーズの集積を考える上では、特に周辺の渋滞緩和として、施設利用車両のスムーズな導線や待機場所の拡充など、周辺交通環境の改善についてもしっかりと検証し、対策を講じていくことを求める。

②箕面船場阪大前駅周辺エリアのまちづくり

- ・最も都市機能の拡張性があり、まちづくりの可能性を有している船場エリアは、現在の企業集積地としてだけでなく、文化芸能劇場と連動した文化・芸術や生涯学習、大阪大学と連動した国際交流・インキュベート、市立病院と連動した医療機能集積など、本委員会でもそのポテンシャルを生かした様々な意見が出されていたことから、これらを踏まえた今後のまちづくりの方向性および市立病院等の拠点へのアクセス性の確保も含めて検討し、議会にも示すことを求める。

【参考】都市計画マスタープラン等の検討・反映についての意見

- ・本委員会では、両エリアの今後のまちづくりを議論する中で、計画行政の推進を念頭に、立地適正化計画や都市マスタープランなどの議論・見直し等についても意見がされていたが、公共交通の視点からだけでは都市計画の全てを論じることが出来ないため、参考意見に付すものである。

4. 個別的ニーズ・課題への対応

1) 福祉的課題への対応

基本的な考え方

- ・本委員会で出された多くの課題・意見の中には、病気・障害などによる移動の必要性があるが病院等に行けなくなってしまう、生活状況から費用負担が出来ないなど、個々の身体状況や生活状況に起因すると思われる意見も多く含まれている。
- ・しかしながら、公共交通網の議論において、こうした個別状況に起因する課題に全て対応することは困難であると同時に、福祉的な視点での対応を検討する必要がある。

(1) 総合事業を活用した送迎制度の創設

- ・現状においても、民間では介護タクシー、公的にはオレンジゆずるタクシーなど、送迎にかかる福祉制度は存在しているが、ここで見えるターゲットは要支援もしくは要支援未満の方々であり、これまでは何とかバス等でカバーされていた移動が、見直しにより不便もしくは機能しなくなったと考えられる。
- ・従って、既存サービスではカバー仕切れていない現状に対して、新たなサービス供給が必要となるが、ターゲット層から適切な手法を考えたときに、要支援未満も一部対象と出来る介護保険の総合事業を活用した送迎サービスの創設を求める。

●北大阪急行線延伸に伴う路線再編による主な変更点【阪急バス】

タイプ	路線等	備考
廃止区間	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪急箕面駅⇄（市道箕面今宮線経由）⇄箕面萱野駅間（白島線※1） ・ 阪急箕面駅⇄（府道箕面池田線）⇄箕面萱野駅間（箕面山麓線） ・ 箕面萱野駅⇄千里中央間 （白島線、如意谷線、彩都線、北大阪ネオポリス線、箕面森町線 計5路線） 	※1 阪急箕面駅⇄箕面萱野駅区間は箕面山麓線及び彩都線に統合し、 同区間の運行は継続
（参考） 廃止区間 ※北急延伸に関 わらず、同タイミ ングで実施され た見直し	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪急箕面駅⇄柴原阪大前駅間（阪北線） ・ 栗生間谷西四丁目⇄泉原（北大阪ネオポリス線のクリーンセンター経由便※2） ・ 小野原南⇄（阪大口経由）⇄北千里駅（栗生団地線※3） 	※2 クリーンセンター経由便のみ 別系統で栗生間谷地域から泉原以北への アクセスは引き続き可能 ※3 栗生団地線の系統見直しにより、同区間の栗生団地線の運行を廃止。小野原東線により 同区間の運行は継続
統合路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 白島線を箕面山麓線、彩都線に統合（阪急箕面駅⇄箕面萱野駅間※1） ・ 北大阪ネオポリス線（阪急箕面駅・箕面萱野駅⇄彩都西駅間※4）を彩都線に統合 	※1 廃止区間の備考欄のとおり ※4 彩都西駅以北まで運行する系統は、引き続き北大阪ネオポリス線として運行
新規路線	<ul style="list-style-type: none"> ・ 栗生萱野線（全区間） ・ 栗生団地線（小野原⇄小野原南間） ・ 箕面小野原線（全区間※5） ・ 小野原東線（箕面船場阪大前駅経由※5※6） 	※5 社会実験路線 ※6 朝夕のみ運行
増便した路線 （軽微な変更は 含まず）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 彩都線 ・ 箕面山麓線 	
減便した路線 （軽微な変更は 含まず）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 白島線（※7） ・ 北大阪ネオポリス線 （・小野原東線（※8）） ・ 栗生団地線 （・箕面中央線※9） 	※7 白島線としては廃止し、同区間の運行は箕面山麓線と彩都線に統合。 白島線と箕面山麓線・彩都線の比較 ※8 新規設定した小野原東線（箕面船場阪大前駅経由と合わせると同程度の運行本数を確保） ※9 詳細は下記参照
箕面中央線 （複雑なため別 途整理）	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪急石橋口⇄桜ヶ丘⇄箕面船場阪大前駅を運行する（桜系統）を基本系統に見直し、運行本数は調整（減便） ・ 桜系統は箕面船場阪大前駅発着を基本とし、日中のみ千里中央までアクセス ・ 千里中央⇄桜ヶ丘・新稲地域を運行する循環系統を廃止 ・ 新稲地域⇄千里中央間を運行する新稲系統を新設（※10） 	※10 社会実験路線

●令和8年バス路線見直しによる主な変更点【阪急バス】

タイプ	路線等	備考
廃止路線	・箕面中央線（新稲系統※1）	※1 箕面中央線（新稲循環）の設定により同区間の運行は継続
新規路線	・栗生萱野線（箕面萱野駅⇄東生涯学習センター⇄小野原地域（日中のみ）） ・箕面中央線（新稲循環※2） ・箕面小野原線（呉羽の里⇄井口堂方面）	※2 廃止となる新稲系統にかわり運行 従来の新稲系統から運行頻度は大幅に増加
増便する路線	・箕面中央線（桜系統の箕面船場阪大前駅⇄千里中央間※3） ・箕面小野原線（桜ヶ丘地域⇄箕面萱野駅間（平日）※4） ・小野原東線（北千里経由便※5）	※3 従来は日中のみの運行を、全便千里中央までアクセス ※4 あわせて運行時間帯も拡大 （新稲地域⇄箕面萱野駅の運行時間帯も拡大） ※5 小野原東線（箕面船場阪大前駅経由便）の社会実験見直しに伴い既に実施済み）
減便する路線	・栗生萱野線※6 ・箕面中央線（桜系統※7） ・箕面小野原線（箕面萱野駅⇄小野原東） ・小野原東線（箕面船場阪大前駅経由便※8）	※6 新規ルート設定に伴い、日中の運行はとりやめ ※7 新稲循環の設定等により運行本数を調整 ※8 小野原東線（箕面船場阪大前駅経由便）の社会実験見直しに伴い既に実施済み）

●北大阪急行線延伸に伴う路線再編による主な変更点【オレンジゆずるバス】

タイプ	路線等	備考
廃止区間	<ul style="list-style-type: none"> ・青ルート（箕面萱野駅南⇄箕面萱野駅） ・青ルート（間谷住宅1→彩都栗生南※1） ・赤ルート（東部地域の双方向運行※2） ・赤ルート（小野原⇄小野原南・東地域） 	※1 間谷住宅入口バス停を新設し、彩都栗生南二丁目・彩都栗生南バス停を間谷住宅1・間谷住宅入口に集約 ※2 双方向運行から一方方向運行の循環型ルートへ見直し
廃止路線	<ul style="list-style-type: none"> ・緑ルート（日祝のみ運行※3） ・紫ルート（日祝のみ運行※3） 	※3 日祝を平日と同ルートで運行することに伴い、日祝のみ運行していた2ルートを廃止。なお、ここに記載の緑ルートは路線再編にあわせて新設した緑ルートとは異なるルート
新規路線	<ul style="list-style-type: none"> ・赤ルート（外院→青松園中央） ・緑ルート（阪急箕面駅⇄箕面萱野駅（平日のみ、13時台までの運行）※4） 	※4 再編前に日祝に運行していた緑ルートとは異なるルート
増便した路線	<ul style="list-style-type: none"> ・青ルート（日祝を新たに運行） ・赤ルート（日祝を新たに運行） ・黄ルート（日祝を新たに運行） 	
減便した路線	<ul style="list-style-type: none"> ・青ルート（土曜日を日祝と合わせて土日祝ダイヤとして運行※5） ・赤ルート（土曜日を日祝と合わせて土日祝ダイヤとして運行※5） ・黄ルート（土曜日を日祝と合わせて土日祝ダイヤとして運行※5） 	※5 再編前は平日と同ダイヤで運行

●令和8年バス路線見直しによる主な変更点【オレンジゆずるバス】

タイプ	路線等	備考
廃止区間	青ルート（新船場北橋⇄今宮1丁目⇄第四中学校前間※1）	※1 箕面萱野駅アクセスにかかるルート変更に伴う
新規路線	青ルート（箕面萱野駅⇄第四中学校前） 赤ルート（外院の里→栗生外院※2）	※2 平日12便 土日祝10便の終点の延長