

案件（１）地域公共交通計画策定（素案）に係る市民説明会及びパブリックコメントの実施結果について

1. 市民説明会実施結果概要

（１）開催日程及び参加者数

月	日	曜日	時間	場所	参加者数
5	8	日	14:00～ 15:45	みのお市民活動センター 多目的室 【日曜開催】	20
	9	月	19:00～ 20:00	とどろみの森学園 地域開放室 【北部開催】	0
	10	火	19:00～ 20:00	多文化交流センター 講座室A・B 【南東部開催】	0
	11	水	19:00～ 20:45	中央生涯学習センター 講座室 【西部開催】	7
	12	木	19:00～ 20:45	東生涯学習センター 講座室 【北東部開催】	10
	13	金	19:00～ 20:15	船場生涯学習センター 510 多目的室1 【中部開催】	6
合計					43名
(令和3年度の参加者数)					(86名)

（２）主な意見・質問

【全体】

- バスと鉄道の乗り換えが生じることによる料金負担増の懸念
- 公共交通の利用促進策について
- オレンジゆずるバスとの連携・役割分担について
- 社会実験路線の実験期間や評価・検証の進め方について

【西部】

- 市道箕面今宮線の安全・騒音対策（バス車両の小型化、運行ルートの変更など）について

【中部】

- 如意谷線の社会実験について、現行と同程度の運行頻度で実験を実施してほしい

【北東部】

- 前回は廃止と示された箕面山麓線が存続する案となっており安心した
- 箕面萱野駅方面と北千里駅方面にバス路線を分散させることへの反対意見（北千里駅方面に路線を集約すべき）

2. パブリックコメント実施結果概要

(1) 実施期間

令和4年4月28日（木）～5月31日（火）

(2) 提出された意見件数

208件（71名）

（令和3年度実施時の意見件数：585件（241名））

(3) 主な意見（詳細は参考資料①を参照）

【地域公共交通計画（素案）に関すること】

- 公共交通は市民にとって重要な移動手段であるため、知恵を絞って継続してほしい。
- バスと鉄道（北大阪急行線）を乗り継ぐことによって運賃負担が増えるため、市からの支援などの対策を考えてほしい。
- 公共交通の利用促進に取り組み、公共交通を「乗って残す」という意識を醸成しなければいけない。
- バス停の上屋やベンチなど、公共交通を利用しやすい環境を整備してほしい。

【路線バスネットワークの再編（案）に関すること】

- 千里中央駅へのバス直通路線を存続してほしい。
- 如意谷地域は坂道の傾斜が急な地域であり、バス路線が不可欠であるため、せめて通勤・通学で利用する朝・夕だけでも運行頻度は現行と同程度を確保してほしい。
- 栗生地域から運行するバスを箕面萱野駅方面と北千里駅方面に分散するべきではない。（北千里駅方面に集約されている現在の路線のまま維持するべきである。）
- 市道箕面今宮線を運行する白島線について、路線の廃止や他の道路への運行ルートの変更、バス車両の小型化などを望む。
- 新稲地域を運行する箕面中央線について、せめて朝昼夕の時間帯の運行を確保してほしい。
- 栗生団地線、（仮）箕面小野原線、小野原東線でルートの再編により新しく運行することとなる区間にバス停を設置してほしい。

【その他】

- 路線バスとオレンジゆずるバスの役割分担、連携を強めてほしい。
- 市町村を跨る路線や高速バスなども含めた広域的な公共交通網についても検討し、計画に位置づけるべきではないか。

(4) 主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方について

資料1－2を参照

「箕面市地域公共交通計画（素案）」の 主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方

資料 1 - 2

【1】地域公共交通計画(素案)に関すること

【1-1】公共交通は市民にとって重要な移動手段であるため、知恵を絞って継続してほしい。

公共交通、とりわけバス事業を取り巻く社会的現状として、全国的に人口減少や少子高齢化の進展等による利用者の減少、また、労働形態等の影響による運転手の不足等により、バス事業の経営環境は一層厳しくなっており、一部地域では路線撤退が相次いでいます。一方で、高齢者の運転免許の返納が増加するなど、公共交通が果たす役割は益々重要となり、その持続的な維持・確保・充実が求められています。

箕面市においては、過去約20年の間で、14,902人（約12%）人口が増加しているにもかかわらず、公共交通（鉄道・バス）の利用者数は同じ期間で6,447人（約9%）減少しており、公共交通のサービスレベルのさらなる低下が危惧される状況です。

そのような社会的現状、箕面市の公共交通の現状や将来展望をふまえ、市民のみなさまにとって重要な移動手段である公共交通が将来にわたって持続可能なものとなるよう、このたび、地域公共交通計画を策定するものです。

公共交通の維持・確保・充実、また、将来にわたって持続可能な公共交通とするためには、公共交通を利用していただくなど、市民のみなさまのご理解、ご協力が不可欠ですので、一層のご理解、ご協力をお願い申し上げます。

ω 【1-2】バスと鉄道（北大阪急行線）を乗り継ぐことによって運賃負担が増えるため、市からの支援などの対策を考えてほしい。

公共交通機関の乗り継ぎの発生に伴う運賃負担増加への対策については、その財源も含めて、今後検討を進めてまいります。

【1-3】公共交通の利用促進に取り組み、公共交通を「乗って残す」という意識を醸成しなければいけない。

現在も、市役所窓口において、箕面市への転入者に対して、市内のバスマップを配布するなど、公共交通の利用促進に取り組んでいますが、北大阪急行線の延伸にあわせて市内の公共交通網が大幅に再編されることを契機として、より効果的な利用促進を行うため、他市事例の情報収集や利用促進策の検討を進めます。

【1-4】バス停の上屋やベンチなど、公共交通を利用しやすい環境を整備してほしい。

高齢者のほか、障害者や妊婦などの交通弱者を含む誰もが安全・安心・快適に利用できる環境を整備するため、バスと鉄道、バスとバスの乗り継ぎが多く見込まれる主要なバス停において、交通事業者や道路管理者などの関係者と連携し、上屋やベンチの設置を検討してまいります。

また、地域の方が、歩道上や公共施設の道路に面したスペースにベンチを設置し、市に寄贈していただける場合は、道路占用許可手続きを不要とするなど、市も積極的に協力します。

【2】路線バスネットワークの再編(案)に関すること

【2-1】千里中央駅へのバス直通路線を存続してほしい。

一般的に、鉄道と並行するバス路線については、速達性に優れる鉄道へ利用者が流れ、バス利用者が大幅に減少することが見込まれます。箕面市における北大阪急行線の延伸においても同様に、鉄道と並行するバス路線については、バス利用者の大幅な減少によりバス事業者が採算性を確保することが難しくなると見込まれるため、箕面萱野駅から千里中央駅の鉄道延伸全区間で鉄道と並行するバス路線は廃止することとしています。

協議会においても、これまでにバスから鉄道へ乗り換えた際の速達性の検討を行っており、箕面市内からバスで直接千里中央駅（または、千里中央までバスで行き、千里中央で鉄道に乗り換えて梅田駅）へ行くよりも、バスで箕面萱野駅へ行き、鉄道に乗り換えて千里中央駅や梅田駅へ行く方が早いという検証結果でした。

【2-2】如意谷地域は坂道の傾斜が急な地域であり、バス路線が不可欠であるため、せめて通勤・通学で利用する朝・夕だけでも運行頻度は現行と同程度を確保してほしい。

バス路線再編の検討当初、阪急バス（株）の案では、北大阪急行線の延伸により、如意谷地域が箕面萱野駅の徒歩圏に入り利用者の大幅な減少が見込まれるという理由から、路線の廃止が示されていました。一方で、「アンケート集約結果に基づく再編ルート案」においては、アンケート結果から箕面萱野駅への利用意向が高く需要が見込まれるため、箕面萱野駅行のルートを設定していました。

如意谷地域から箕面萱野駅へのアクセスを確保するため、阪急バス（株）と協議を行った結果、一定期間の社会実験を実施した上で、採算性が確保できるだけの需要があれば、運行可能であるとの趣旨で、社会実験路線として設定することが阪急バス（株）から示され、社会実験路線として如意谷線を存続することとしました。

阪急バスからは、バスの利用者が大幅に減少することが見込まれることから、社会実験の実施にあたっては、現行の半分程度の運行頻度とすることが提案されていますが、これまでの千里中央駅行きから箕面萱野駅行きに再編することで運行距離が短くなり、運行に必要な経費（ガソリン代など）の削減が見込めることなどから、運行頻度の確保について、引き続き阪急バス（株）と協議します。

【2-3】粟生地域から運行するバスを箕面萱野駅方面と北千里駅方面に分散するべきではない。（北千里駅方面に集約されている現在の路線のまま維持するべきである。）

粟生地域を主に運行する粟生団地線について、過去のOD調査（すべてのバス利用者の乗降地点を集計している調査）及びバス利用者アンケート調査の結果をもとに行った需要予測では、箕面萱野駅や箕面船場阪大前駅などの新駅へのアクセスを希望する利用者と引き続き北千里駅や千里中央駅へのアクセスを希望する利用者の割合がほぼ同程度であり、これらの需要予測結果に基づいて、箕面萱野駅方面にアクセスする路線や北千里駅方面にアクセスする路線の運行頻度を考えています。

【2】路線バスネットワークの再編(案)に関すること(続き)

【2-4】市道箕面今宮線を運行する白島線について、路線の廃止や他の道路への運行ルートの変更、バス車両の小型化、騒音対策などを望む。

市道箕面今宮線を運行する白島線は、地元自治会等の要望を受けて昭和35年から運行が始まり、現在も1日あたり4,000名以上の利用があるなど、地域の重要な交通手段としての役割を果たしています。また、市道箕面今宮線沿道にあるバス停での乗降者についても1日あたり1,000名を超えており、他の道路へ運行ルートを変更した場合、バス停までの距離が遠くなる、バス停までに坂道の上下りが生じるなどの不便が生じる恐れがあります。

バス車両の小型化について、運行事業者である阪急バス(株)に確認したところ、以下の理由で出来ないとのことでした。

- ・利用者の多い時間帯に利用者全員が乗車できない恐れがあること
- ・利用者全員が乗車できるように対応するには増便が必要で、新たにバス車両を購入するとともに新たな運転士を追加採用する必要があること
- ・バス路線再編後は市の東部地域と箕面駅を結ぶ直通路線を設定し、市内の東西移動の利便性向上を図る計画であり、当該区間の車両のみを小型化することはできないこと

大型の路線バスの運行にあたっては、運行事業者として、引き続き安全運行に努めていく必要があるとともに、市(道路整備担当部局)としても、歩道の未整備区間が多く、歩行者はもとより車両通行も含めて安全性に課題がある市道箕面今宮線について、今後、道路安全対策及び騒音対策を実施する予定です。

また、市民のみならずにおかれましても、市道箕面今宮線の安全性の向上や騒音の低減を図るために、自家用車の府道箕面池田線への迂回や積極的に公共交通(バスや鉄道)をご利用いただくなど、ご理解、ご協力をお願いします。

【2-5】新稲地域を運行する箕面中央線について、せめて朝昼夕の時間帯の運行を確保してほしい。

新稲地域を運行する箕面中央線については、新設する(仮)箕面小野原線を朝・夕のラッシュ時も含めて設定することから、一度は、路線設定のとりやめも提案されましたが、路線バス網再編検討分科会において、「当該路線は、新稲地域など西部地域の住民にとって必要な移動手段であることから路線の存続を求める」との意見があり、一部、運行ルートの変更を行ったうえで、存続することとしました。

阪急バスからは、現在の新稲地域のバス利用者が少ないことから、運行頻度も少なくなることが提案されていますが、目的地への行き・帰りの時間帯にそれぞれ運行がなければ、利用者の利便性が確保できないことから、運行する時間帯や運行頻度の設定について引き続き阪急バス(株)と協議します。

【2-6】粟生団地線、(仮)箕面小野原線、小野原東線でルートの再編により新しく運行することとなる区間にバス停を設置してほしい。

新しく運行することとなる区間でのバス停設置については、利用者の利便性向上と周辺の道路状況をふまえ、道路管理者、交通管理者及び周辺の地権者などと協議のうえ、今後、設置を検討していきます。

【3】その他

【3-1】路線バスとオレンジゆずるバスの役割分担、連携を強めてほしい。

オレンジゆずるバスは、これまで、東西移動が不便な路線バスを補完するとともに、市内の公共施設へのアクセスや通院、買い物などを主としたローカル型の移動手段として運行を行ってきました。北大阪急行線の延伸後についても引き続き、市内の公共施設へのアクセスや通院、買い物などを主としたローカル型の移動手段という役割を担うとともに、フィーダー型の路線として路線バスの運行が困難となったエリアや地域の運行を補完するなど、路線バスとオレンジゆずるバスの補完と連携を強化しながら、市内の移動手段の確保を図ります。

オレンジゆずるバスの再編については、令和4年7月中旬以降に、市民参加型ワークショップを開催し、市民の声を取り入れながらできるだけ多様な選択肢をもって検討を進めます。

【3-2】市町村を跨る路線や高速バスなども含めた広域的な公共交通網についても検討し、計画に位置づけるべきではないか。

地域公共交通計画の区域は、「地域住民の通勤、通学、買い物、通院といった日常生活に関して形成される交通圏を基本（国土交通省「地域公共交通計画等の作成と運用の手引き」）」とすることとされていることから、計画策定にあたっては、箕面市域内を主に運行し、市民の日常生活において利用が想定される路線を再編検討の対象として設定し、広域的な移動を担う高速バスなどは検討の対象外としています。

なお、今回の計画策定にあたり検討の対象としなかった他市町村を跨る路線や高速バスの再編などについては、近隣市町村や大阪府などと連携しながら、必要に応じて箕面市としても検討に参加することとします。