

案件（２）市民意見をふまえた再編案の再検討について

1. パブリックコメントで寄せられた市民意見について

- ◆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。
- ◆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。

2. 運行頻度の再検討（案）について

①箕面中央線（新稲系統）について【資料2-2を参照】

- ◆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、第10回路線バス網再編検討分科会において路線設定の取りやめが提案された。
- ◆第10回路線バス網再編検討分科会において、路線設定の取りやめの提案に対して、「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。現在もある路線で、かつ、前回（1回目）のパブリックコメント時点でも路線がある案で意見募集をされていたにもかかわらず、元々あった接続先がなくなる修正案は受け入れがたい。これらのことから当該路線の存続を求める。」との意見があった。
- ◆第10回路線バス網再編検討分科会での意見をふまえ、事務局と阪急バス（株）で協議を行った結果、一部運行ルートを変更して存続することが第47回地域公共交通活性化協議会で示された。
- ◆阪急バス（株）からは、当該路線で見込まれる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たが、パブリックコメントで寄せられた市民意見のとおり、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、引き続き事務局と阪急バス（株）で協議を行った。
- ◆協議の結果、箕面市が費用負担する社会実験路線に変更した上で、朝・昼・夕を通して運行を確保する。

②如意谷線について【資料２－３を参照】

- ◆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たが、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、事務局と阪急バス（株）で協議を行った結果、一定期間の社会実験路線として如意谷線を存続することとした。
- ◆社会実験路線としての設定にあたって、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ため、現行の半分程度の運行頻度とすることが提案され意見募集を行ったが、パブリックコメントにおいては運行頻度の確保を望む意見が多く提出された。
- ◆パブリックコメントでの市民意見のほかに、如意谷地域を対象として実施されたより詳細なアンケート調査によりバス利用者の減少はあまり大幅なものではないとするデータが提出されたこと、および、如意谷線は、これまでの千里中央駅行きから箕面萱野駅行きに再編されることで運行距離が短くなるなど運行経費の縮減が見込まれることから、運行頻度の確保について、事務局と阪急バスで協議を行った。
- ◆協議の結果、箕面市と阪急バスが経費を分担しあうこととしたうえで、現行と同程度の運行頻度を確保する。

新稲地域を運行する箕面中央線に関する第10回分科会での検討内容

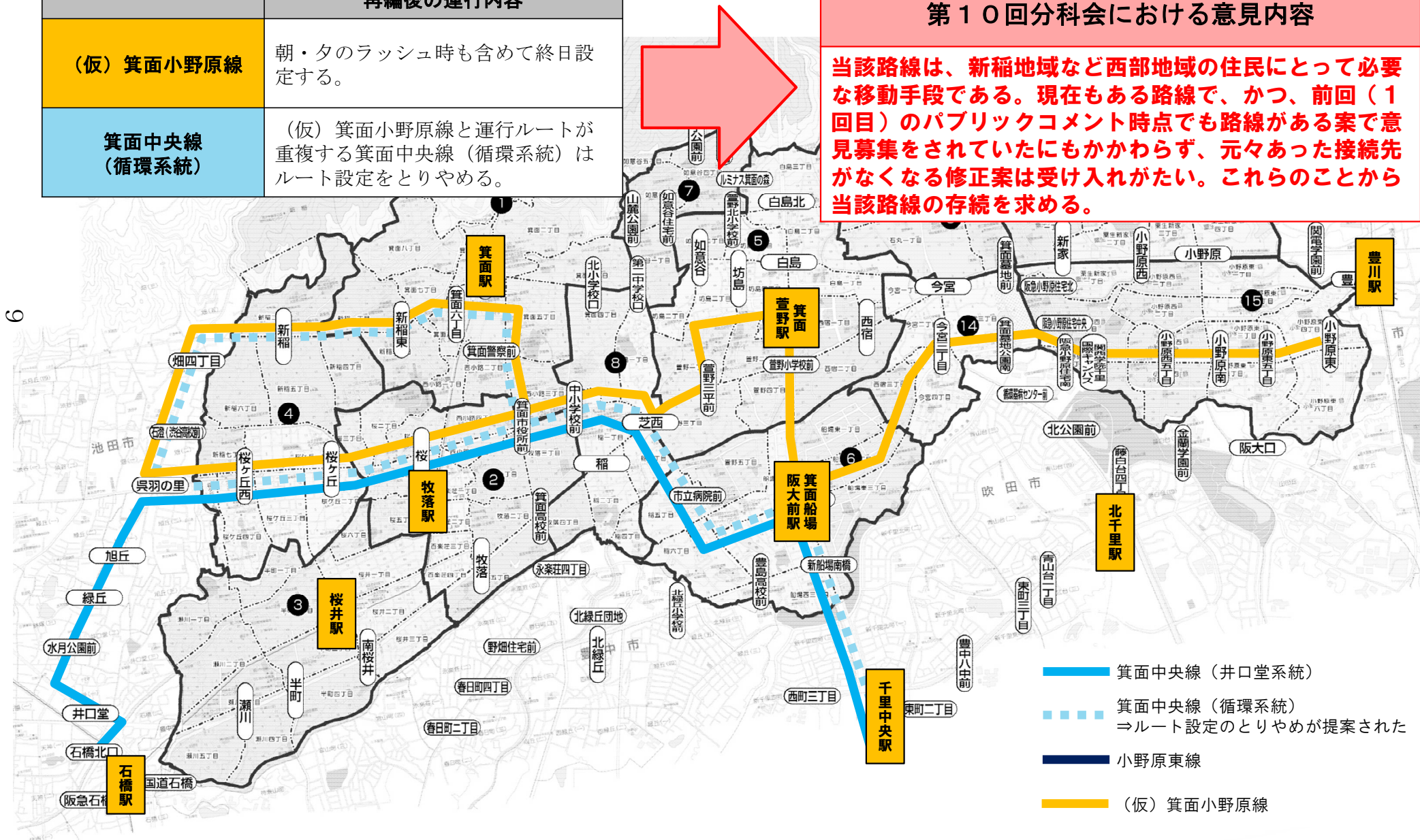
【（仮）箕面小野原線の朝・タラッシュ時への設定について】

○（仮）箕面小野原線を朝・タラッシュ時も設定するため、箕面中央線（循環）のルート設定のとりやめが提案されたが、第10回路線バス網再編検討分科会において、路線の存続を求める意見があった。

	再編後の運行内容
（仮）箕面小野原線	朝・夕のラッシュ時も含めて終日設定する。
箕面中央線（循環系統）	（仮）箕面小野原線と運行ルートが重複する箕面中央線（循環系統）はルート設定のとりやめ。

第10回分科会における意見内容

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。現在もある路線で、かつ、前回（1回目）のパブリックコメント時点でも路線がある案で意見募集をされていたにもかかわらず、元々あった接続先がなくなる修正案は受け入れがたい。これらのことから当該路線の存続を求める。



【如意谷線について】

- 社会実験路線としての設定にあたって、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ため、現行の半分程度の運行頻度とすることが提案され意見募集を行ったが、パブリックコメントにおいては運行頻度の確保を望む意見が多く提出された。
- パブリックコメントでの市民意見のほかに、如意谷地域を対象として実施されたより詳細なアンケート調査によりバス利用者の減少はあまり大幅なものではないとするデータが提出されたこと、および、如意谷線は、これまでの千里中央駅行きから箕面萱野駅行きに再編されることで運行距離が短くなるなど運行経費の縮減が見込まれることから、運行頻度の確保について、事務局と阪急バスで協議を行った。
- 協議の結果、箕面市と阪急バスが経費を分担しあう（※右下図参照）こととしたうえで、現行と同程度の運行頻度を確保する。

