

ワークショップテーマ②
青ルートの新面萱野駅乗り入れについて

- 青ルート of 箕面萱野駅乗り入れに関する
検討の経緯と再検討について ... P 3
- 青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ（案）について ... P 8

青ルートの新面萱野駅乗り入れに関する 検討の経緯と再検討について

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れへの今までの対応方針

⇒令和7年4月より箕面山麓線の本格運行（阪急バス自社路線）への移行が決定。

箕面山麓線

彩都線

オレンジゆずるバス
青ルート

市立総合
箕面支所
〒272-720-6051
箕面支所
〒272-724-2432
坂井町
〒272-724-0494

吹田市

豊中市

凡例

バス停留所
①-⑤のバス停留所は
2-3ヶ所に乗り換えが必要
な場合があります。

オレンジゆずるバス

箕面山麓線
彩都線
オレンジゆずるバス
青ルート

吹田市

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れの再検討にあたって

○青ルート of 箕面萱野駅乗り入れに関するご意見

【市に寄せられた主なご意見】

- ・ 青ルートを箕面萱野駅に乗り入れて欲しい。

【オレンジゆずるバス利用者アンケート等での主なご意見】

- ・ 青ルート of 箕面萱野駅南から駅まで、距離があり不便。
- ・ （如意谷三丁目から）青ルートは箕面萱野駅まで運行してほしい。
- ・ （粟生間谷西から）箕面萱野駅まで直接いけないので、青ルートから阪急バスに乗り継ぎをしている。

【本分科会でのご意見】

●第6回オレンジゆずるバス再編検討分科会

- ・ 箕面萱野駅に乗り入れできないか。
- ・ 箕面萱野駅で下車できない。高齢者には大変。

●第7回オレンジゆずるバス再編検討分科会

- ・ 箕面萱野駅を通っていないルートは、箕面萱野駅にバス停を置いたら、利用が増えるのではないだろうか。
- ・ 青ルート of 箕面萱野駅南バス停から駅まで遠いので、そこを何とかできないか。

【その他協議会等でのご意見】

●第13回路線バス網再編検討分科会

- ・ 箕面萱野駅に利用客を引きつける施策は今後とも力を入れる必要がある

●第61回箕面市地域公共交通活性化協議会

- ・ 公共交通を利用して生活をするという啓発に向けて、大規模集客施設に乗り入れるなど利用を増やすための検討を進めていく必要がある

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れに関する検討の経緯と再検討について

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れの再検討にあたって

○現状の整理

【R6 オレンジゆずるバス利用者アンケート結果】

- 青ルート of の不満足（やや不満＋不満と回答された方の合計）が、最も高くなっている。

⇒自由意見等から箕面萱野駅乗り入れないことに対するご意見が多く、不満の主要因と考えられる。

●オレンジゆずるバスの運行全般に関する満足度

		満足度	不満足
青ルート	平日運行（月～金）	40.4%	37.0%
	休日運行（土日祝）	28.1%	37.7%
赤ルート	平日運行（月～金）	44.8%	20.8%
	休日運行（土日祝）	36.8%	23.2%
黄ルート	平日運行（月～金）	50.4%	26.4%
	休日運行（土日祝）	26.4%	31.0%
緑ルート	平日運行（月～金）	43.3%	23.3%

※満足度（満足＋やや満足の回答割合）、不満足（やや不満＋不満の回答割合）
（R6オレンジゆずるバス利用者アンケート）

【社会実験路線の結果】

- 箕面山麓線は収支率115%で、本格運行（阪急バス自社路線）へ移行。

【分科会などでのご意見】

- 箕面萱野駅南から駅まで距離があり不便である。
- 乗り継ぎは公共交通を利用する上でのハードルとなっている。
- まちの賑わいや公共交通の維持のためには、駅や集客施設と公共交通の連動が必要。

 青ルート of 箕面萱野駅乗り入れによって、利便性の向上・利用促進を図る。
バスアクセスの選択肢を増やすことで、公共交通の新たな利用者の確保を図る。

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れによる効果

箕面山麓線

彩都線

オレンジゆずるバス
青ルート

栗生間谷西より直接
アクセス可能となる

如意谷三丁目より直接
アクセス可能となる

凡例

バス路線
① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿

バス路線
① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦ ⑧ ⑨ ⑩ ⑪ ⑫ ⑬ ⑭ ⑮ ⑯ ⑰ ⑱ ⑲ ⑳ ㉑ ㉒ ㉓ ㉔ ㉕ ㉖ ㉗ ㉘ ㉙ ㉚ ㉛ ㉜ ㉝ ㉞ ㉟ ㊱ ㊲ ㊳ ㊴ ㊵ ㊶ ㊷ ㊸ ㊹ ㊺ ㊻ ㊼ ㊽ ㊾ ㊿



公共交通を利用するハードルの解消

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ（案）について

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ（案）について

（案1）箕面萱野駅周辺ルートの見直し

- 青ルートの箕面萱野駅の周辺ルートを変更し、それに伴いルート外となる今宮一丁目を廃止。
- 箕面萱野駅へのアクセスに関しては、国道423号（新御堂筋）の乗降場を活用する。

○箕面駅⇒箕面萱野駅⇒栗生間谷



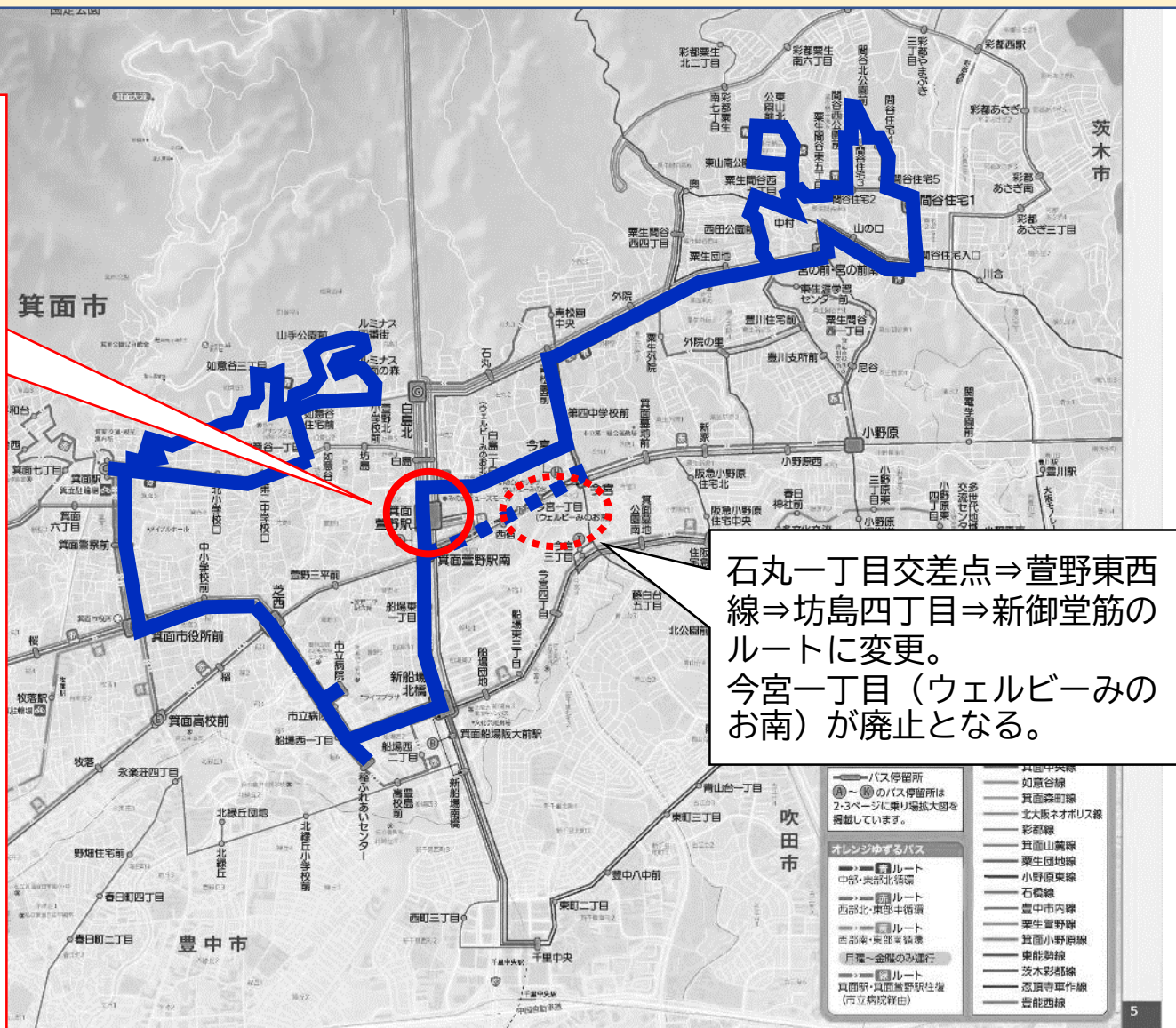
赤ルートと同じ乗降場

○栗生間谷⇒箕面萱野駅⇒箕面駅



青ルートは遅延が発生しやすい現状
また乗り入れにより遅延の可能性が
増加

↓
利便性と遅延対策の観点から、
現在、路線バスの専用降車場の
一部を乗降場として活用



石丸一丁目交差点⇒萱野東西
線⇒坊島四丁目⇒新御堂筋の
ルートに変更。
今宮一丁目（ウェルビーみの
お南）が廃止となる。

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れと一部ルート変更について

●(参考)青ルート of 箕面萱野駅での乗降場所イメージ



青ルート of 箕面萱野駅乗り入れと一部ルート変更について

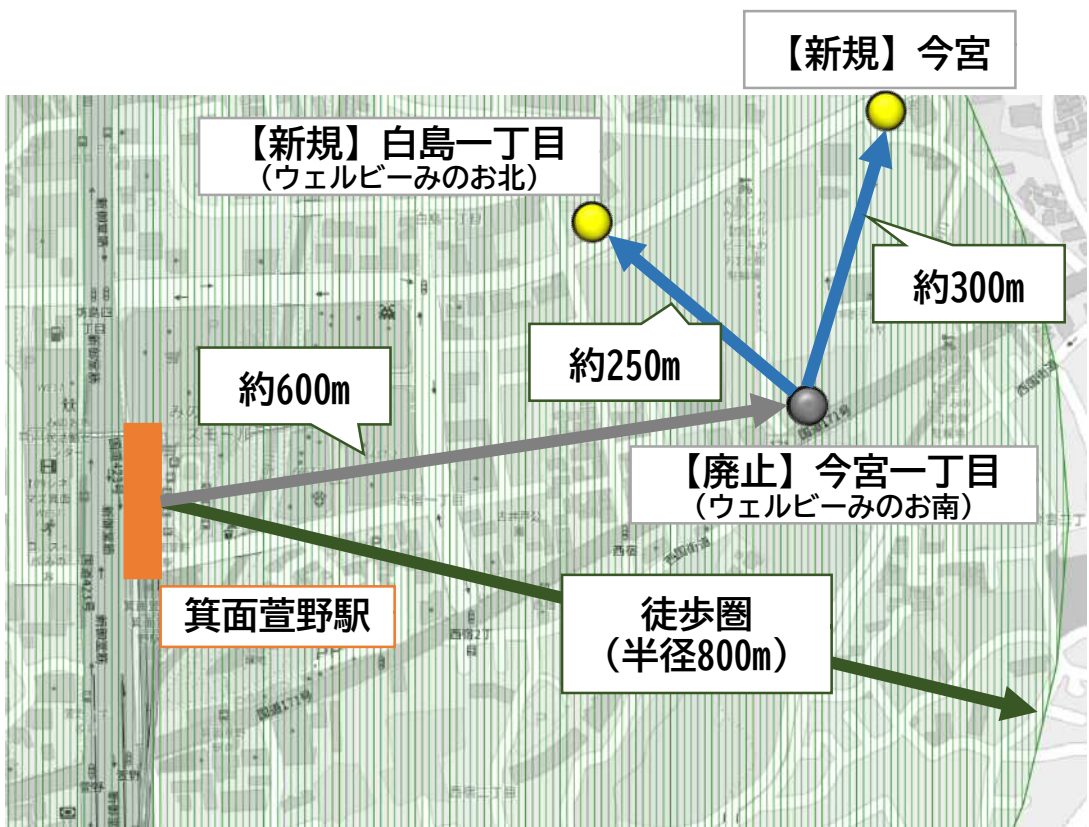
●(参考)今宮一丁目（ウェルビーみのお南）について

【利用状況】



停留所名	平日	土日祝
今宮一丁目（青）	2.6人	2.1人
今宮（赤）	1.4人	0.5人
白島一丁目（赤）	0.9人	0.3人
基準値	8.0人	

【箕面萱野駅との位置関係】



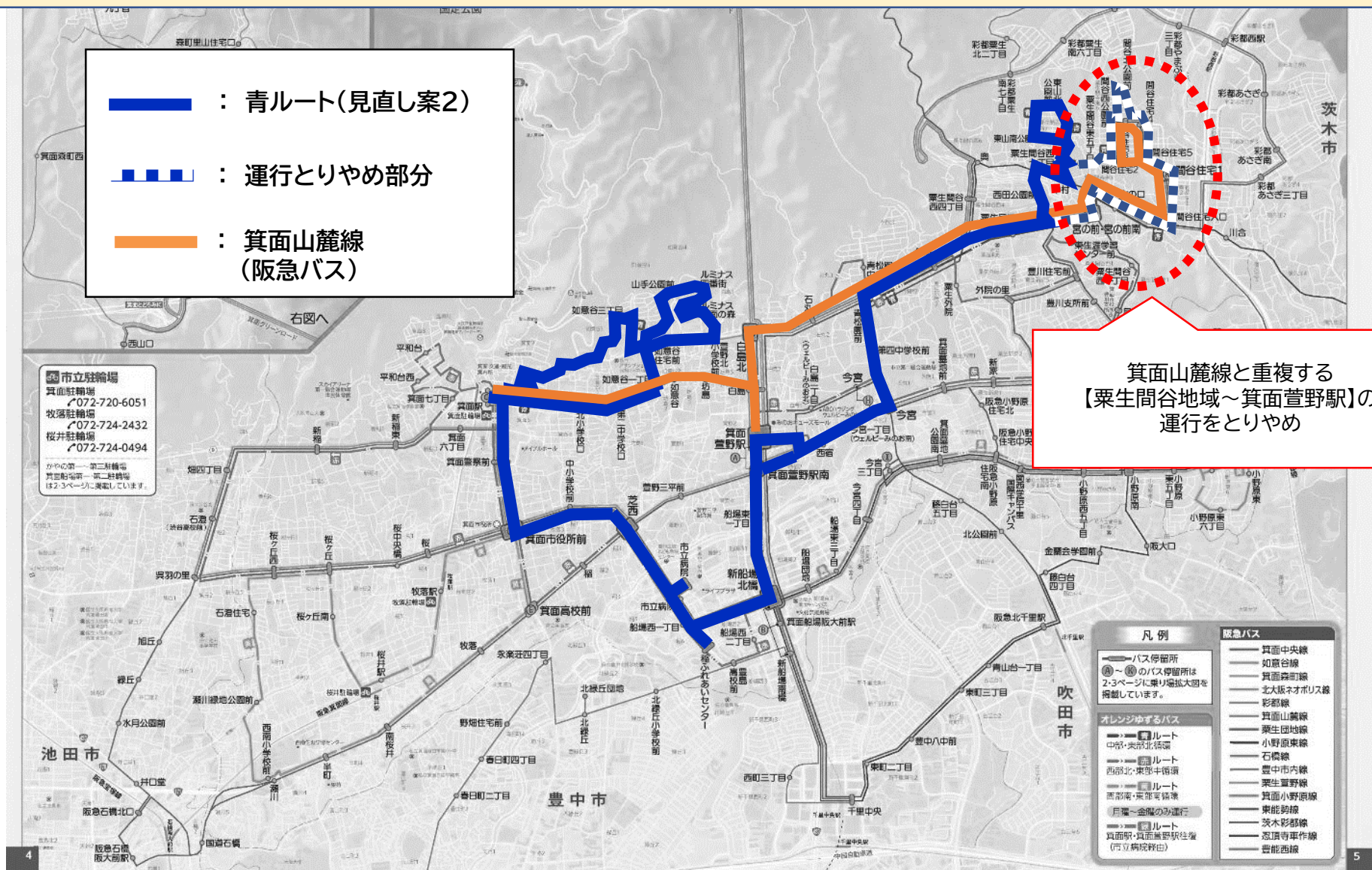
※一般的な徒歩圏内:800m
都市構造の評価に関するハンドブック（国土交通省）より

➡「今宮」「白島一丁目」は双方向運行となり利便性が向上

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ（案）について

（案2） 栗生間谷地域の運行ルートを短縮

- ・ 路線バス「箕面山麓線」と重複する「間谷地域⇔箕面萱野駅」の運行をとりやめ。
- ・ 乗り入れにかかる所要時間の確保、路線バスとの重複（＝利用者のとりあい）を避ける。



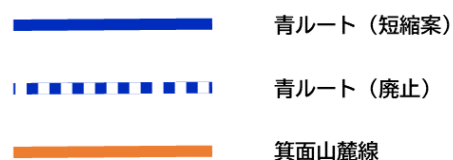
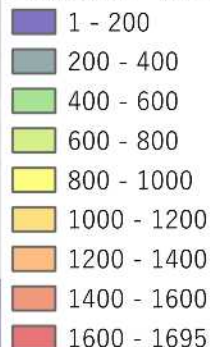
青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ（案）について

参考：栗生間谷地域の人口と青ルートの利用状況

箕面山麓線と重複する地域の運行をとりやめ(青点線)

間谷地域は路線バスへの転換が必要となるほか、市立病院へアクセス性の悪化。
また、路線バスのバス停の無い、栗生間谷東五丁目や間谷北公園前等の利用者の移動が不便となる。

箕面市人口（R2国勢調査250mメッシュ）



※背景を人口データとしています。
・短縮による間谷地域における影響はどの程度か
・東山地域周辺だけで十分な利用者を確保できそうか
等の考察にご活用ください。

栗生間谷地域の利用者
（栗生団地以东の利用者の合計）

短縮前54.2人 ⇒ 短縮後17.7人
※現状のままの場合

- 平日・土日祝で基準を達成
- 平日のみ基準を達成
- 平日・土日祝ともに未達

※バス停名下の数字は、平日1日あたり利用者数

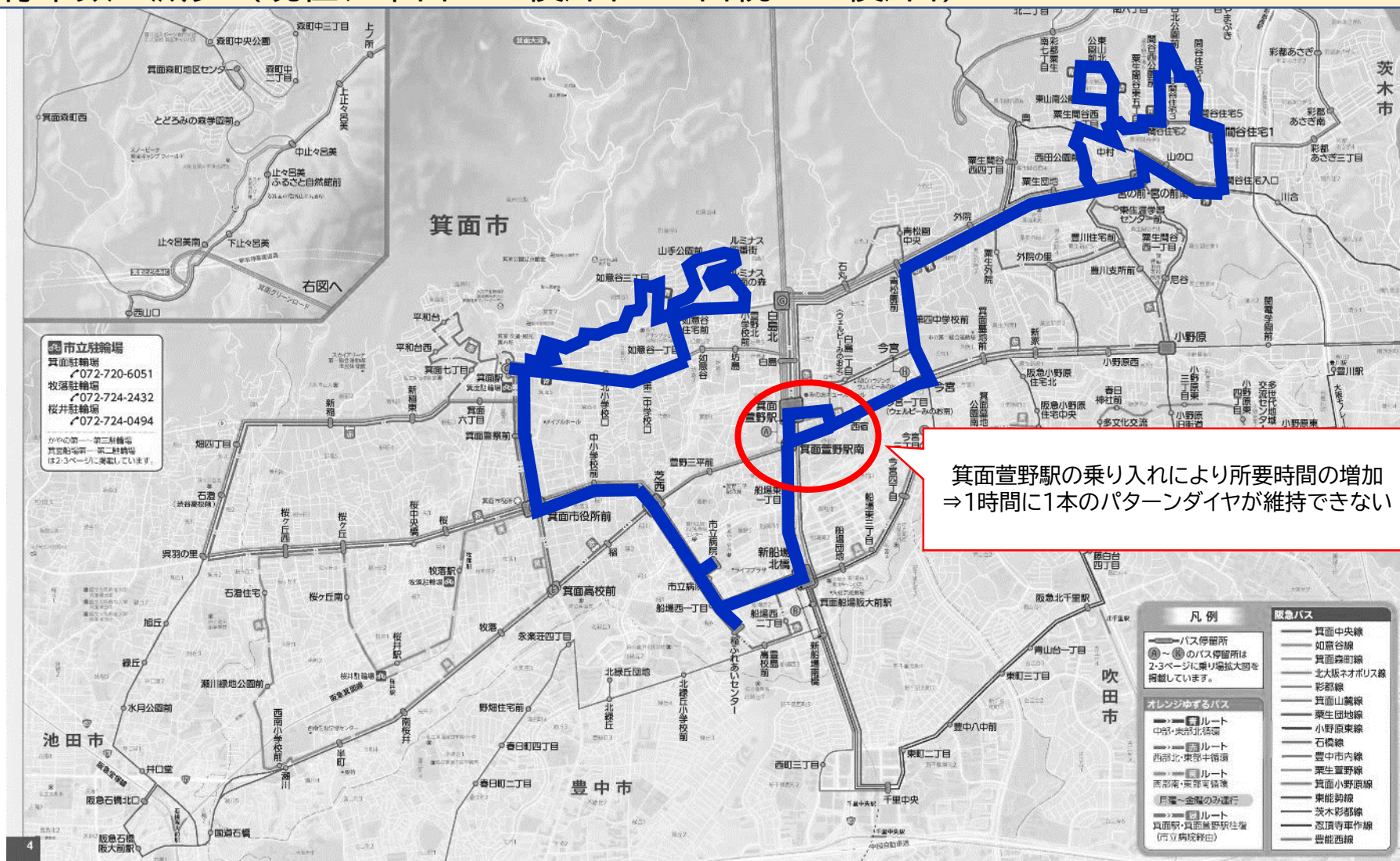
※赤字は路線バスのバス停とオレンジゆずるバスのバス停が隣接

路線バスとの重複（利用者のとりあい）を回避できる一方で、間谷地域のゆずるバス利用者は不便に。
（東山地域のバス停まで徒歩または路線バスとの乗り継ぎ等が必要）

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ（案）について

（案3）ダイヤの見直し（＝パターンダイヤのとりやめ）

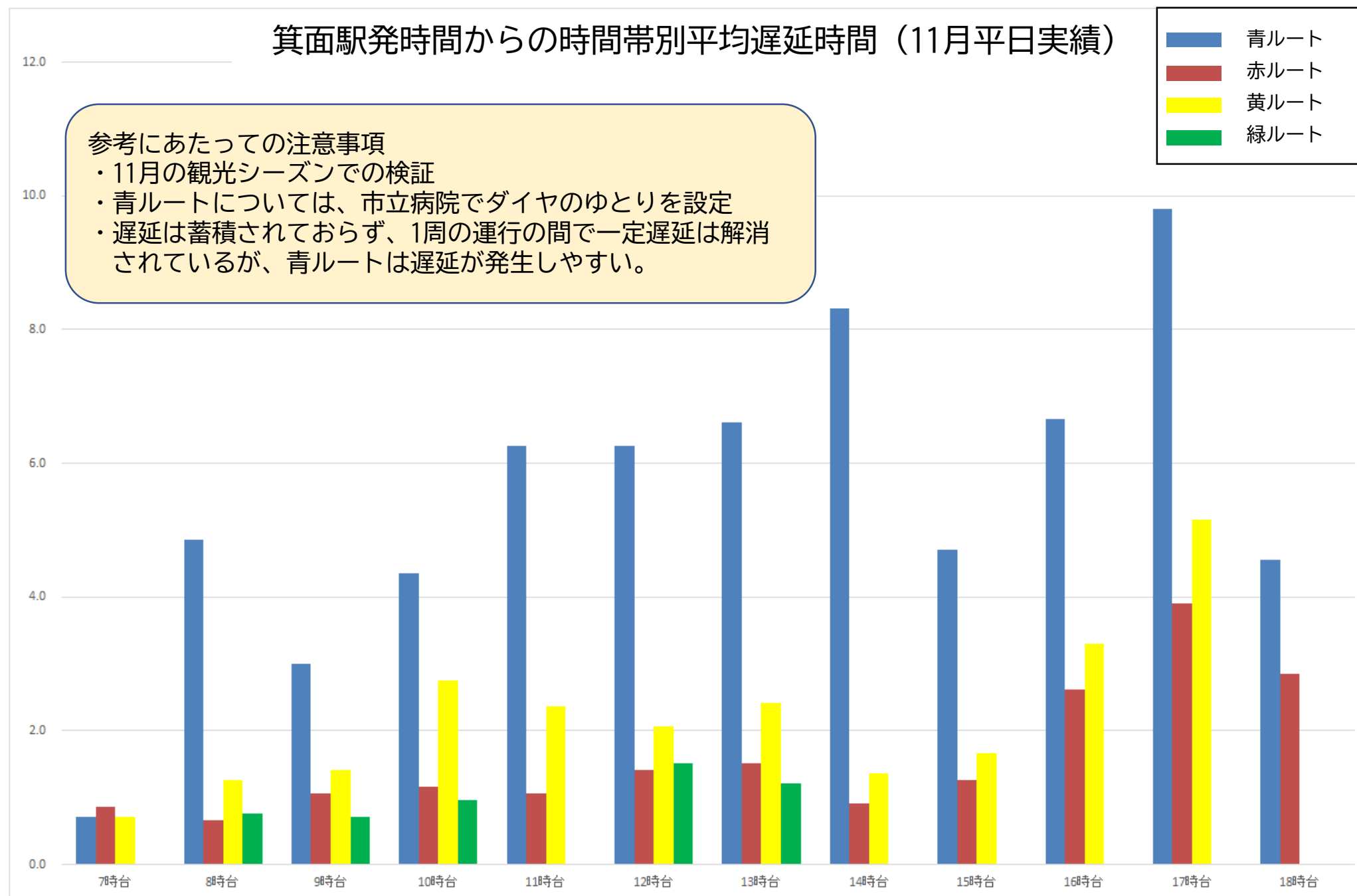
- ・ 現行ルートのバス停を維持したうえで箕面萱野駅に乗り入れ。
⇒乗り入れによる所要時間の増加により、パターンダイヤ（1時間に1本）の維持ができない
運行本数の減少（現在、平日：13便/日・土日祝：10便/日）



青ルート of 箕面萱野駅乗り入れと一部ルート変更について

●(参考) 定時性に関する情報

(単位:分)

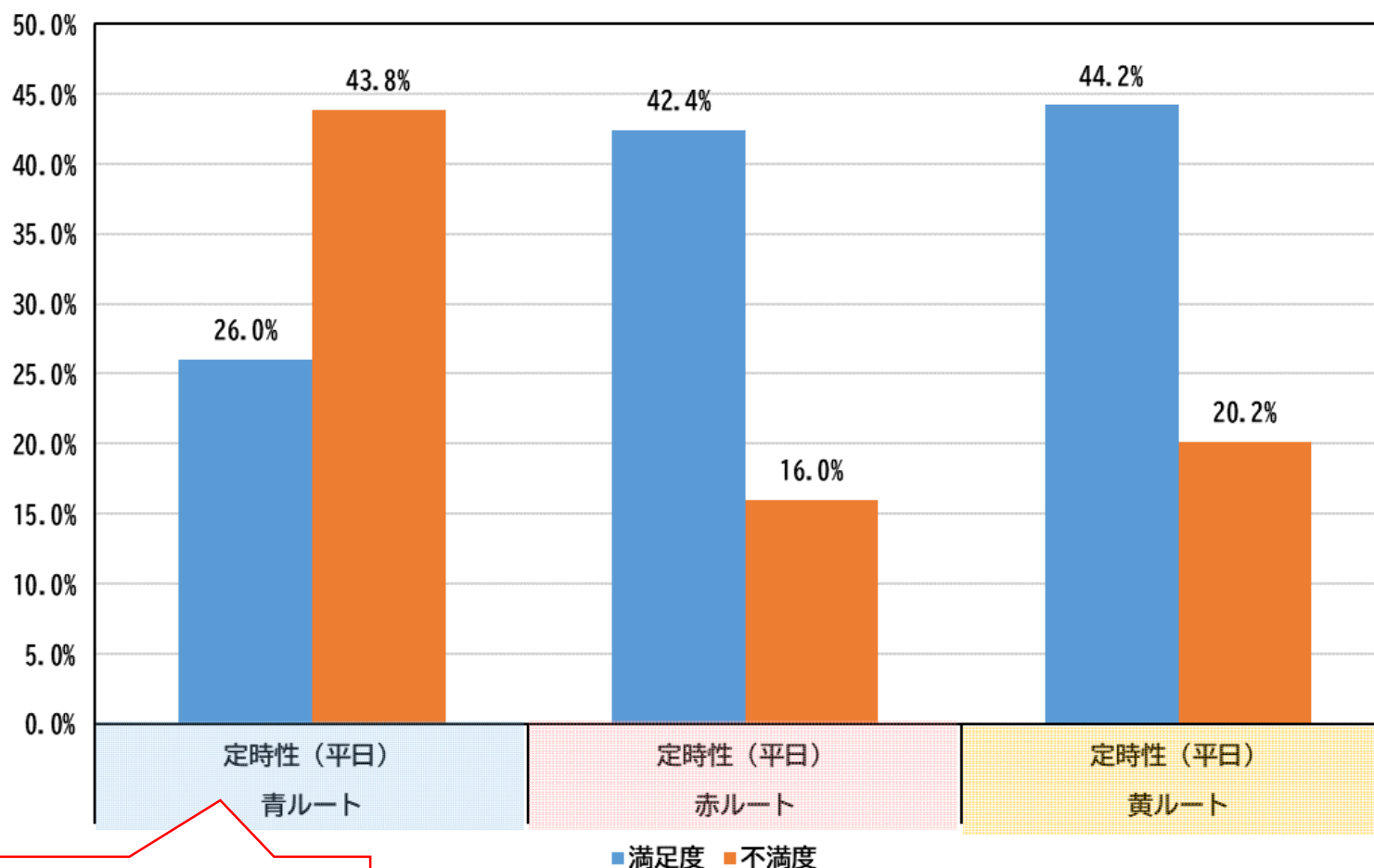


青ルートの実面萱野駅乗り入れと一部ルート変更について

●(参考)定時性に関する情報

- 青ルートの定時性に関する不満度（やや不満+不満の割合）が高い。
※他ルートは不満度よりも満足度（満足+やや満足の割合）のほうが高い。

●オレンジゆずるバスの定時性に関する満足度



青ルートにおける定時性の確保は
検討にあたって重要なポイント

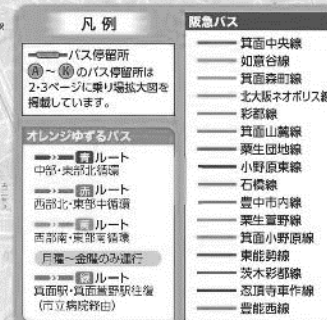
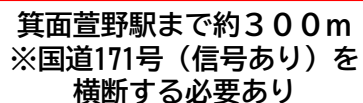
(R6オレンジゆずるバス利用者アンケートより)

(案4) 現行のまま (=箕面萱野駅に乗り入れない)

- 箕面駅⇒箕面萱野駅南⇒栗生間谷



○栗生間谷⇒箕面萱野駅南⇒箕面駅



青ルートの箕面萱野駅乗り入れ（案）について

意見交換いただきたい内容

青ルートの箕面萱野駅乗り入れについて（案1）～（案4）で検討をお願いいたします。
以下の観点でご意見いただけますと幸いです。

	【案1】 箕面萱野駅周辺ルート の見直し	【案2】 栗生間谷地域の 運行ルートを短縮	【案3】 ダイヤの見直し	【案4】 現行のまま
メリット	- 買い物等の生活の選択肢の増加 - 箕面萱野駅と接続性向上 - 新規利用者獲得の可能性 - ルート変更の影響が少ない	- 買い物等の生活の選択肢の増加 - 箕面萱野駅と接続性向上 - 新規利用者獲得の可能性 - 路線バスとの重複回避	- 買い物等の生活の選択肢の増加 - 箕面萱野駅と接続性向上 - 新規利用者獲得の可能性 - ルート変更の影響が少ない - バス同士の乗り継ぎがしやすい	既存利用者に影響なし
デメリット	- 路線バスとのルート重複 - 乗降場所が交通広場外になるため、バス同士の乗り継ぎは不便	- 栗生間谷地域の住民のゆずるバスの利用が不便に（路線バスとの乗り継ぎが必要など） ⇒特に、市立病院へのアクセス性が悪化 - 間谷北公園前等のバス停が廃止	- 遅延の発生・蓄積 ⇒安全性の低下 - パターンダイヤ維持が困難 ⇒ゆずるバスのコンセプトからの乖離。利用者にとってわかりづらいダイヤに。 - 運行本数の減少	青ルートで箕面萱野駅まで直接アクセスできない ⇒箕面萱野駅を中心とした新たなまちづくりや賑わいの波及への影響
検討のポイント	- 乗り入れの条件・前提の設定 ○路線バス廃止となる場合は見直しをしない ○路線バスの収支が悪化した場合や遅延が悪化した場合はルート変更 等 - 乗降所の周知や案内	公共交通の利用が不便になってしまう地域への対応方針	- ダイヤ変更の周知・案内 - 遅延・安全運行への対策	- 新規利用者の確保など利用促進のための方策 - 不便けれども箕面萱野駅周辺に来てもらう方策（歩いても苦にならない工夫）

・ どの案とするか、また、検討のポイント等に対する対策方針のアイデアを整理ください。