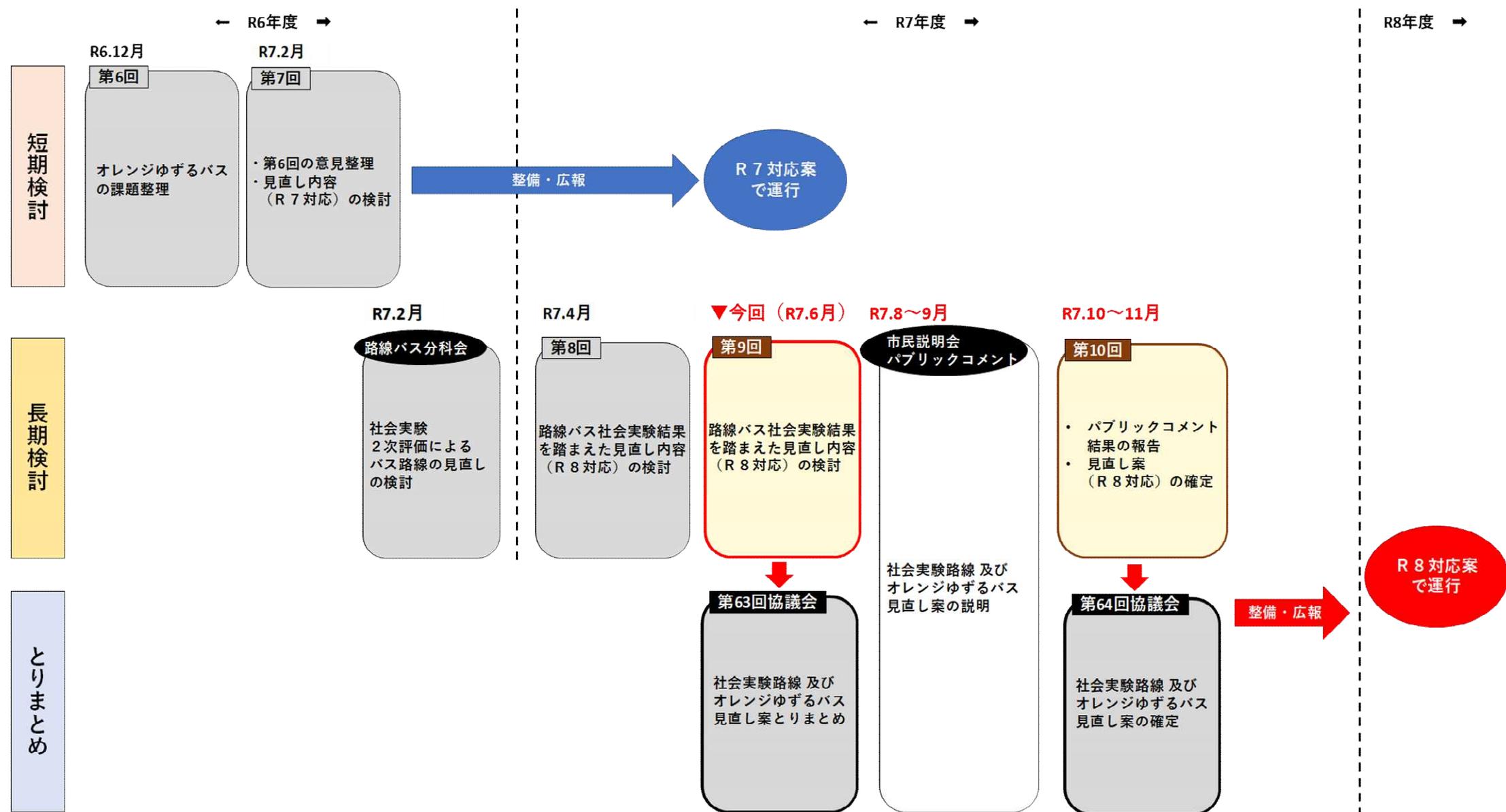


再編後の分科会の振り返り
(第6回～第8回)

- 検討スケジュールについて … P 3
- 短期検討・長期検討の方針について … P 4
- 青ルート of 箕面萱野駅乗り入れの見直し (案) … P 10

検討スケジュール

検討スケジュール（予定）



短期検討・長期検討の方針について
(再編後(第6回~第8回)の分科会の振り返り)

短期検討・長期検討の方針について

	検討テーマ ・意見など	対応方針など
短期 検討	①バス停の「維持」、「廃止・統合」、 「一部増設」に関する見直し	<p>【第7回分科会ワークショップにて議論】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 現状維持（変更なし）の方向性とします。 ・ その他の意見への対応については、6～7ページ「第7回分科会：バス停に関するその他意見について」にて説明します。
	②イベント等との連携による 利用促進・情報発信	<ul style="list-style-type: none"> ・ 箕面まつりへの参加、オレンジゆずるバスサポーター店等、 現行の利用促進施策を継続します。 ・ 子ども無料デーなど新たな施策についても検討します。
	③渋滞対策	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路管理者へ分科会でのご意見・情報の共有を行い、 改善を要望します。
	④バス待ち環境の整備	<ul style="list-style-type: none"> ・ 道路幅員などの条件により、ベンチの設置が可能な箇所については令和6年度末までに設置が完了いたしました。 ・ 新たな上屋について、バスの利用状況や地先地権者への影響なども踏まえ、必要に応じて設置を検討します。

【第7回分科会：バス停に関するその他意見について】

市民ニーズのある場所にバス停を新設

分科会での意見趣旨

- ・ オルタナの森にバス停がほしいとの声を聞く
- ・ スカイアリーナの近くにバス停を設置できないか

- ・ バス停の設置にあたっては、ルートの見直しが必要となり、定時性や現在のゆずるバス利用者への影響が大きい。
- ・ またオルタナの森・スカイアリーナについては、現在、AIオンデマンド「のるーと箕面」の実証運行エリアに含まれている。

○バス停増設は行わず、AIオンデマンド交通など、その他の公共交通との役割分担も検討のうえ、必要に応じ、アクセスを検討します。

○現在のオレンジゆずるバスでアクセスいただけるよう、当該施設あてに依頼し、施設ホームページに、バスでのアクセス案内を記載いただきました。

アクセス案内

<お車での場合> 大阪市内から30分：阪神高速11号池田線 池田出口を出て左から2番目の車線を使用して2/神戸/守口/吹田/中国自動車道/中国豊中IC 方面の大阪府道2号のランプに進む 右に大きく旋回しすく石橋駅方面に左折 3.6km道なり 東畑を右折して 府道9号に入る350m オルタナの森標識を左折 1km

<電車での場合>

阪急箕面駅より

・ のるーと箕面 [AIオンデマンドバス] で10分ほどで、西エリア 33 オルタナの森 に着きます。(おすすすめ)

・ オレンジゆずるバス(1乗車250円均一) [時刻表・ルート] [1B]箕面駅から赤ルートで [77B]新稲 で降り、徒歩20分(上り坂)

・ 降り [77B]新稲から赤ルート [81A] 榎 で降りて 阪急 牧落駅から電車へ

・ タクシーで5km(約1,300円)ほど

・ 徒歩40分ほど

北大阪急行線 箕面萱野駅より

・ オレンジゆずるバス(1乗車250円均一) [時刻表・ルート] [12A]箕面萱野駅から赤ルートで [77B]新稲 で降り、徒歩20分(上り坂)

・ 降り [77B]新稲から赤ルート [12C]箕面萱野駅から電車へ

・ タクシーで5km(約2,100円)ほど

・ 徒歩100分ほど

交通アクセス

電車・バスでご来場の場合

【電車】

- 阪急電車箕面線「箕面駅」から徒歩20分

【バス】

- 阪急バス「新稲 (0369)」バス停より徒歩7分

- オレンジゆずるバス「新稲 (77B)」バス停より徒歩7分

<オルタナの森:ホームページ>

<スカイアリーナ:ホームページ>

【第7回分科会：バス停に関するその他意見について】

桜ヶ丘南バス停の移設

分科会での意見趣旨

- ・ 桜ヶ丘南バス停を南にずらしてほしい



○現行の位置より南側へのバス停移設を検討しましたが、道路構造やバス運行、事故のリスクの観点から、バス停の移設は難しく、現行位置のままとします。

船場西一丁目、船場東一丁目バス停の廃止等について

分科会での意見趣旨

- ・ (4ルートが通る) 船場西一丁目は、1ルート当たりで基準値以下であれば廃止を検討してみてもどうか。
- ・ 船場東一丁目は、未達成なので、どこか増やすのであれば廃止の検討もありうるのではないか

- ・ 「船場西一丁目」「船場東一丁目」バス停について、ルート毎の利用状況を確認したところ、いずれのルートにおいても利用が確認された。

	青ルート	赤ルート	黄ルート	緑ルート
船場西一丁目	2.9 人/日	3.7 人/日	1.7 人/日	1.8 人/日
船場東一丁目	1.7 人/日	1.3 人/日	(停車なし)	0.5 人/日

〔オレンジゆずるバス
平日利用実績(R6.12月)より〕

- ・ ルート毎に停車・通過の対応を分けると、運転士の運行誤りや利用者にもわかりづらく、不満につながる可能性が生じる。



○バス停廃止による影響と効果を考慮した結果、現行のままとします。

短期検討・長期検討の方針について

	検討テーマ ・意見など	対応方針など
長期 検討	①社会実験路線（箕面小野原線）の見直し（※）に対する補完について <small>※：日中の時間帯における箕面萱野駅～小野原東の減便</small>	【第8回分科会ワークショップにて議論】 <ul style="list-style-type: none"> ・ オレンジゆずるバスとしては補完しないものとします。 ・ 別の代替手段を含めて、引き続き補完の可否を検討します。
	②青ルート of 箕面萱野駅乗り入れについて	【第8回分科会ワークショップにて議論】 <ul style="list-style-type: none"> ・ 青ルートについて箕面萱野駅へ乗り入れる案とします。 ・ 詳細は、10ページ「青ルートの箕面萱野駅乗り入れの見直し（案）」にて説明します。
	③市立病院の受付開始時間（8:30）を基準としたダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・ 「各地域から市立病院の受付開始時間に到着できること」、「乗り継ぎの際の待ち時間に配慮」の2点から現在の市立病院の受付開始時間を基準としたダイヤ設定となっています。 ・ 市立病院の受付開始時間に向けた利用も各地域から確認され、利用の定着も見られることから、分科会として今回は見直しを行わない方向とします。
	④便数の増発	<ul style="list-style-type: none"> ・ 30分間隔での運行とするには、乗り継ぎを前提としたバス路線に変更するなど、ルート距離を大幅に短縮しなければならず、オレンジゆずるバスのコンセプトを見直す必要があります。 ・ 運転士確保の課題や市民意見・利用定着も見られることから、分科会として今回は見直しを行わない方向とします。

短期検討・長期検討の方針について

	検討テーマ ・意見など	対応方針など
長期 検討	⑤赤ルートの方方向運行の希望	<ul style="list-style-type: none"> 安全運行や恒常的な遅延解消を目的として、定時性の確保を図りつつ、既存バス停の運行を維持するため、現在の一部地域を一方方向運行としています。 利用者アンケート調査にて、一方方向運行による効果（定時性に関する満足度の向上）を確認しています。 双方方向ルートを設定すると、再編前と同様の問題が発生する可能性が高く、現行の台数、運転士を前提とした対応が困難なことから現行どおりの運行とします。
	⑥運賃の見直し	<ul style="list-style-type: none"> 現在、利用促進により収支率向上を目指す方針としています。 運賃設定・割引制度を見直すためには、箕面市地域公共交通活性化協議会とあわせての長期的な検討が必要となります。 ※見直し基準に基づく、割引運賃の適用範囲の見直し（維持・縮小）の必要性について本日のワークショップで検討いただきます。
	⑦運行時間の拡大	<ul style="list-style-type: none"> 令和6年4月からバス運転士に関する労働時間の規制が強化されました。 運転士不足の現状から運行時間帯の拡大は難しく、また基準も下回っていることから、運行時間の拡大はしない方向とします。 ※見直し基準に基づく、運行時間の見直し（維持・縮小）の必要性について本日のワークショップで検討いただきます。

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れの見直し (案)

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ（案）についてのご意見

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ（案）について

第8回分科会での主なご意見

案1（箕面萱野駅周辺ルート案）

- 箕面萱野駅を中心としたまちづくりの観点からも箕面萱野駅へルートを集約すべき。
- 条件付きで案1。粟生間谷方面からの交通は今宮交差点周辺が混雑している。また、**東向きの箕面萱野駅南のバス停は、箕面萱野駅へアクセスするために横断歩道を渡る必要がなく、利便性は低い**。そのため粟生・間谷方面からは、今宮交差点手前で曲がるルートとし、箕面駅方面からは、現行の箕面萱野駅南を通るルートとすることで**今宮一丁目バス停の廃止をすることなく見直しができる**と考える。
- バス停名を変えわかりやすくするなど混乱や乗り間違いは防ぐことができる
- 箕面森町などからの乗り継ぎの観点から、箕面萱野駅付近へアクセスすべき。

案4（変更しない）

- 将来的には案1が望ましいが、道路の安全面が確保されていない段階では、案4の現状維持とすべき。**北向き（箕面駅・市立病院方面から箕面萱野駅）を国道423号沿いの赤ルートと同じバス停を利用した場合、同バス停と坊島交差点との距離が短いという運行上の課題があり、渋滞の原因となる**ことも考えられる。

ご意見をいただいた箇所を地図に整理しました。次ページをご確認ください。

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れの見直し (案)

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れ (案) についてのご意見



○制限速度60km/hかつ交通量の多い車道を短い区間で2車線またぎ右折する必要がある。

○現在、この区間を赤ルートが運行しているが、バス停と坊島交差点の距離が短いため、渋滞の原因になっていると考えられる。

○青ルートの運行が増えると、さらに渋滞などの交通障害のリスクも高まるため、交通に支障がないよう道路の安全面が確保されるまで見直さないほうがよい

○案1のとおり、箕面萱野駅乗り入れはすべき。特に西向き(市立病院・箕面駅行き)については降車後、信号を渡って駅にアクセスするのは不便。

○東向き(粟生間谷方面行き)については、降車後に信号を渡る必要もなく、駅までの距離も300m程度であることから、現行の「箕面萱野駅南」を活用したルートでよいのでは。

○そうすることでバス停の廃止をせずに、箕面萱野駅にアクセスするための見直しを実施できるのでは。

(参考)
今宮一丁目 バス停利用者数

東向き(維持)	1.4人/日
西向き(廃止)	0.9人/日
合計	2.3人/日

※利用者数の実績をOD調査の利用割合に応じて按分し、算出



以上を踏まえ、箕面萱野駅に乗り入れる「案1 (箕面萱野駅周辺ルート)」をベースに、ご意見いただいた箇所を見直し、今回、分科会 (案) を作成しました。

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れの見直し (案)

青ルート of 箕面萱野駅乗り入れの見直し (案)

○西向きルート

(粟生間谷⇒箕面萱野駅⇒箕面駅)

乗降



- 国道423号側道を活用し、バスロータリーへの乗り入れ時間を短縮しつつ箕面萱野駅へアクセス
- 箕面森町線や彩都線の降車後、オレンジゆずるバスに乗り換えやすく、森町・止々呂美や彩都住民の市内公共施設へのアクセス性が向上
- 箕面萱野駅北改札口まで約150m
みのおキューズモールまで約150m



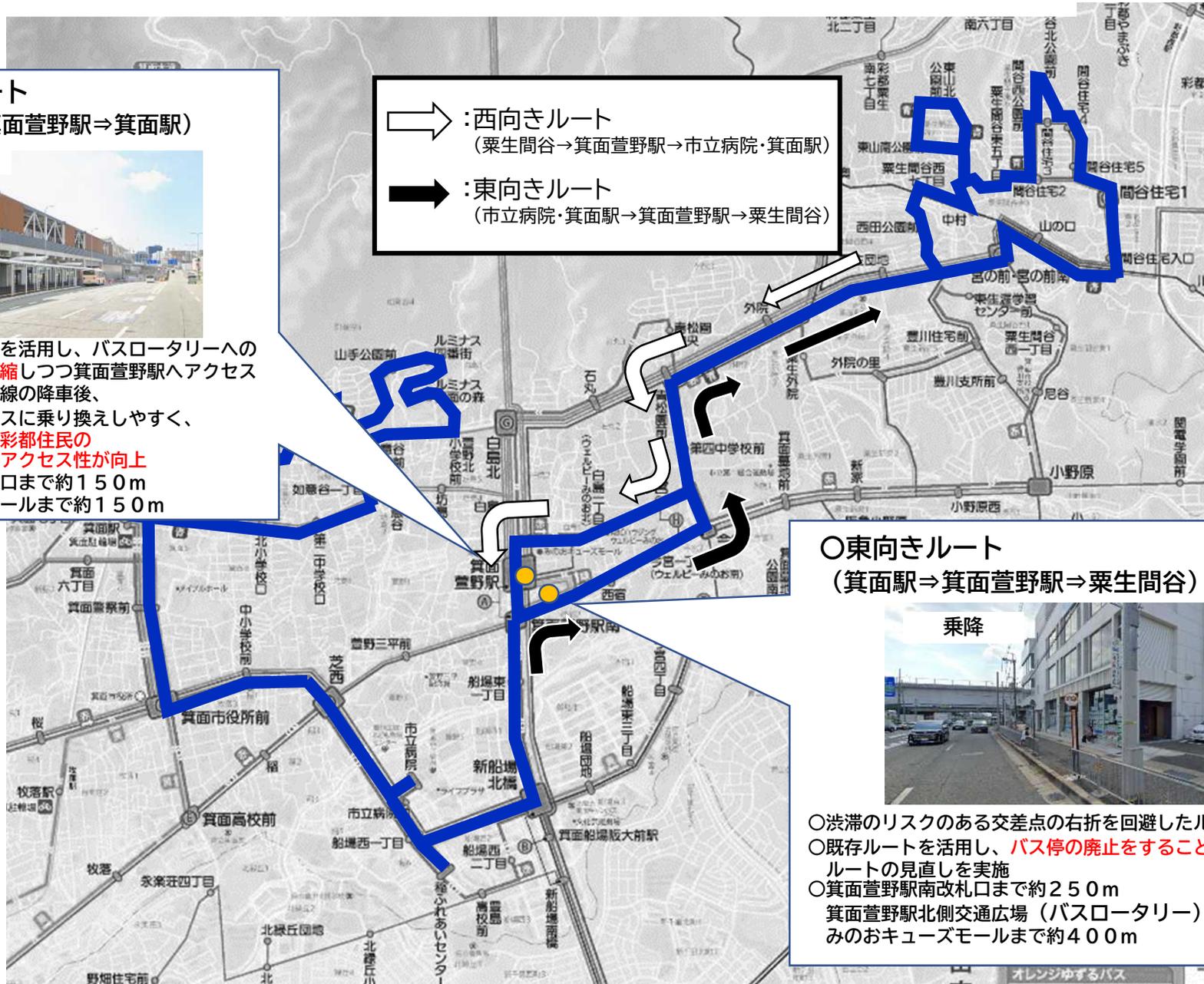
:西向きルート

(粟生間谷⇒箕面萱野駅⇒市立病院・箕面駅)



:東向きルート

(市立病院・箕面駅⇒箕面萱野駅⇒粟生間谷)



○東向きルート

(箕面駅⇒箕面萱野駅⇒粟生間谷)

乗降



- 渋滞のリスクのある交差点の右折を回避したルート設定
- 既存ルートを活用し、バス停の廃止をすることなくルートの見直しを実施
- 箕面萱野駅南改札口まで約250m
箕面萱野駅北側交通広場 (バスロータリー) まで約350m
みのおキューズモールまで約400m