

「箕面市地域公共交通計画(素案)」についての 市民意見に対する市・協議会の考え方

令和 4 年 8 月

箕面市

箕面市地域公共交通活性化協議会

「箕面市地域公共交通計画（素案）」についての市民意見募集の状況【結果概要】

意見募集の状況

(1) 募集期間 令和4年4月28日（木曜日）から令和4年5月31日（火曜日）

(2) 意見数 71人（個人・団体を含む）・208件

ご意見者の地域区分

地域	対象住所
北部	上止々呂美、下止々呂美、森町西、森町北、森町中、森町南
西部	箕面、箕面公園、西小路、牧落、新稲、温泉町、桜、百楽荘、桜井、半町、瀬川、桜ヶ丘
中部	如意谷、白島、坊島、萱野、稲、外院、石丸、西宿、今宮、船場東、船場西
東部	粟生間谷、粟生間谷東、粟生間谷西、粟生新家、粟生外院、彩都粟生南、彩都粟生北、小野原東、小野原西
市外	豊中市、茨木市、豊能町
不明	住所地不明

寄せられたご意見の内訳と主なご意見（1）

意見分類	意見件数	主なご意見
【1】地域公共交通計画（素案）に関する事	① 「市政や公共交通の現況、課題分析」に関する事	12件 ・バスに関する分析が主な内容となっているが、タクシーやその他の交通手段の分析、検討がもう少しあってもよかったのでは。 ・粟生地域の交通の不便さを踏まえた計画としてほしい。 など
	② 「計画で目指す将来の公共交通のあり方やその評価指標」に関する事	11件 ・収支率の視点ばかりではなく、市民の安心安全な社会構築を目指して取り組んでほしい。 ・最近、報道で地方鉄道の赤字などを見るが、公共交通は市民にとって重要な移動手段なので知恵を絞って継続してほしい。 など
	③ 「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関する事	11件 ・千里中央駅を目的地としている利用者にとっては、運賃負担が増えるため、市からの支援などを考えてほしい。 ・東部地域からは北千里駅から梅田へ出る方が運賃が安いのに、箕面萱野駅へバス路線が分散されると不便になる。 など
	④ 「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関する事	7件 ・路線の損益分岐点を公表するなど、公共交通を「乗って残す」意識を植え付けていかなければいけない。 ・自治会でものぼりを設置するなど利用促進に取り組む。 など
	⑤ 「目標達成のための施策・事業（その他）」に関する事	15件 ・粟生団地バスターミナルの破損した上屋の再整備などを望む。 ・バスロケーションシステムの阪急バスとの統合などによる利便性向上。 など
	⑥ 「その他（計画の記載事項等）」に関する事	3件 ・説明文書に横文字が多い。 ・計画期間は8年間であるのに、事業の取り組み内容は5年間分しか記載されていない。 など
【2】路線バスネットワークの再編（案）に関する事	① 「路線再編全体」に関する事	4件 ・千里中央駅へ接続するバス路線を平日の朝夜だけでも存続できないか。 ・全体として、運行本数の減便が目立っており、これでは、自動車依存の改善は難しい。 など
	② 「石橋線」に関する事	3件 ・運行頻度の増加や箕面萱野駅周辺バス停（西宿、萱野小学校前）のサイン計画を積極的に進めてほしい。 ・各バス停に上屋、照明、バスロケを設置してほしい。 など

寄せられたご意見の内訳と主なご意見（2）

意見分類	意見件数	主なご意見	
【2】路線バスネットワークの再編（案）に関する事 こと	③ 「豊中市内線」に関する事 こと	—	
	④ 「箕面森町線」に関する事 こと	2 件	<ul style="list-style-type: none"> ・豊能町や能勢町、亀岡市とを結ぶ広域的地域幹線路線としての位置づけに変更してほしい。 ・豊能西線の森町第3工区・千里中央への延伸を計画に反映しないのか。
	⑤ 「如意谷線」に関する事 こと	2 3 件	<ul style="list-style-type: none"> ・如意谷は坂道の傾斜が急な地域でもあり、バス路線が不可欠であるため、路線を存続してほしい。 ・運行頻度（せめて通勤・通学で利用する朝と夕の時間帯）は現行と同程度を確保してほしい。
	⑥ 「彩都線」に関する事 こと	4 件	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面駅までの東西での路線統合に賛成。 ・運行頻度を増やしてほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>
	⑦ 「北大阪ネオポリス線」に関する事 こと	6 件	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面萱野駅への接続とすること、一部を箕面駅まで接続することに賛成。 ・彩都西駅方面の系統（特に彩都西駅以遠）と箕面グリーンロード経由の系統の運行本数を明記してほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>
	⑧ 「粟生団地線」に関する事 こと	1 2 件	<ul style="list-style-type: none"> ・既存の北千里駅方面行きバスを箕面萱野駅方面行きとの間で分散させるべきではない。 ・バス停の設置に関する要望。 <p style="text-align: right;">など</p>
	⑨ 「箕面山麓線」に関する事 こと	6 件	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面山麓線が廃止されると移動手段に困るので路線を存続してほしい。 ・廃止される国道423号以西の区間についても存続してほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>
	⑩ 「（仮）粟生・萱野線」に関する事 こと	2 件	<ul style="list-style-type: none"> ・新設されることで外院の里周辺からのアクセスが良くなると思う。 ・運行頻度を増やしてほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>

寄せられたご意見の内訳と主なご意見（3）

意見分類		意見件数	主なご意見
【2】路線バスネットワークの再編（案）に関する こと	⑪ 「白島線」に関する こと	20件	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の廃止やバス車両の小型化、他の道路への運行ルートの変更などを望む。 ・箕面駅へのアクセス手段として存続はありがたいので、道路の安全対策を施しつつ、バス路線を維持してほしい。 など
	⑫ 「箕面中央線」に関する こと	7件	<ul style="list-style-type: none"> ・新稲地域を運行するバスをせめて朝昼夕の時間帯に走らせてほしい。 ・千里中央行きがなくなると不便になるため、千里中央行きを希望する。 など
	⑬ 「（仮）箕面小野原線」に関する こと	10件	<ul style="list-style-type: none"> ・路線の新設を実現してほしい。 ・路線バスが新たに運行する今宮4丁目付近にバス停を設置してほしい。 など
	⑭ 「小野原東線」に関する こと	12件	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面船場経由の系統を実現してほしい。 ・箕面船場経由の系統について、鉄道と並行するバス路線は廃止するという他地域の路線の方向性と矛盾するのではないかなど
	⑮ その他	11件	<ul style="list-style-type: none"> ・外院、青松園付近から北千里駅へ接続する路線を新設してほしい。 ・大阪市内や豊能町、能勢町、池田市、吹田市などと結ぶ広域的なバス路線を設定してはどうか。 など
【3】オレンジゆずるバスに関する こと		10件	<ul style="list-style-type: none"> ・運行本数を増やすなど、路線バスと同レベルの交通網として考えてほしい。 ・路線バスとオレンジゆずるバスの役割分担が大事。 など
【4】その他		17件	<ul style="list-style-type: none"> ・大阪府や運輸局が幹事となって、市町村を跨る路線について議論を進める場を設置すべき。 ・「地域公共交通計画（素案）について」では、何を指すのかが分からないため、慣れ親しんだ名称を用いて広報してほしい。 など

「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

【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。

【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ましたが、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、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るなど運行に必要な経費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阪急バス（株）と協議を行い、現行と同程度の運行頻度を確保して社会実験を実施することとしました。

【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り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、市民のみなさまにおかれましても、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阪急バス(株)と協議を行い、一部運行ルートを変更したうえで、社会実験路線として朝・昼・夕の運行を確保することとしました。

【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。

「箕面市地域公共交通計画（素案）」に寄せられた市民意見208件に対する市・協議会の考え方

※ご意見は原則として原文をそのまま公表しています。ただし、意見を提出した方が特定されると判断した場合や、ご意見の趣旨を正確に表現するために必要であると判断した場合などには修正を施しています。

※同一の意見であっても、複数の分類に該当する場合は、それぞれで1件ずつの件数として重複して計上しています。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

①「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	中部	○箕面市の利用者アンケートをもっと精度の高いアンケートを実施しましたので御検討願います。	○頂戴しましたアンケート結果などもふまえながら阪急バス（株）と協議を行い、路線バスネットワークの再編（案）を一部変更しました。
2	西部	○地域公共交通計画と言いながらほとんどが阪急バスの内容となっていたことがある意味残念でした。 ○箕面市内には鉄道が箕面線以外ないので、鉄道の分析が少ないのは仕方ないかもしれないが、バス以外にタクシーも箕面市内ではけっこう走っていると思います。実際、私も箕面線の終電を逃した際には石橋や池田あたりからタクシーで家に帰ったりします。 ○また、他の市町村では、バスやタクシー以外の交通手段の検討もかなり進んでいます。大阪市内では最近デマンドバスの運行が始まったり、世間的には自動運転への注目も高まっていますし、そういった交通手段を箕面市でどう取り入れていくのかといった情報もまさに“計画”的に取り組むために記載しておくべきではないかと思いました。 ○個人的には、自動運転が実現すれば、深夜でも人件費の割り増しを考えなくてよくなり、結果として安いままで乗れるようになると思うので期待していますが、一方で事故を起こされるのも怖いので、どこかの地区で実験的に走らせてもらって、試乗会みたいなイベントがあればいいなと思います。	○箕面市では、北大阪急行線の延伸に伴い、公共交通網（とりわけバス路線網）が大幅に再編されることから、主にバス路線に関する分析やネットワークの再編（案）の作成を行いました。 ○ご意見のようなデマンドバスなどについては、鉄道やバス路線を補完する役割として、鉄道やバスの運行が困難なエリアでの導入が期待されることから、箕面市においても事例研究や情報収集を行っています。 ○完全に無人でも運行が可能となるような自動運転については、技術進展や法整備などの課題があり、数年以内の実現は難しいと考えていますが、今後も引き続き情報収集に努めていきます。 ○自動運転車両に限らず、新たな輸送サービスを導入する際には、地域の住民のみならず広くご利用いただけるよう、ご意見をいただいたような試乗会やイベントの実施などについて検討いたします。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

①「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
3	東部	<p>(1)平日朝夕時間帯は、通勤客はもとよりも高校生などの通学客の利用が著しい。特に、石橋線や箕面中央線では、朝の混雑で増発便を出すほどである。逆に、夏休みや冬休みになれば、通学利用は減り、ラッシュ時でも着席が可能であるほどに空いてしまう。これでは、バス路線が赤字だといわれても仕方がない。</p> <p>前回の『地域公共交通計画（素案）の方向性に対する市民意見』パブリックコメントの結果では、高齢者層の意見が主に取り入れられ、平素に利用している10代の学生（若年層）や通勤者（20代～40代）の意見が反映されているようには見えない。特に、平日・休日に多く利用している学生（小中学生・高校生・大学生）や若年層は、今後のバス路線網を持続的に保持し続けるための大事な客層であり、この世代に対するバス利用を促さなければ、将来的にマイカー転移や都心回帰によって路線バス利用が先細るのは目に見えている。また、「自治会を通して意見募集しろ」という趣旨のパブリックコメントも見られたが、そんなことをやってしまえば、通学利用者層や通勤利用者層の『本来の』バス利用者層の意見が反映されない。</p> <p>なぜ、貴市には「これからのバス利用者を育てていく」という考えに至らなかったのかこれから先細る高齢者の意見ではなく、通学利用している高校生や、通勤利用している若年～中年層への意見をもっと反映しないのか。すなわち、普段バスをまともにも利用せずに「あったら利用する」などと意見を述べるだけの人間の意見ばかりではなく、普段からそしてこれからもバスを利用し続ける若年～中年層の意見をもっと広く募集し反映させてほしい。そのためにも、「箕面市地域公共交通（素案）」のp.45～46でも、「これからのバス利用者を育てていくために、いかにして若年～中年層にバス利用を促していくか」ということを書き加えたほうがよいのではないか。福岡市やその郊外でも高校生でバス通学が浸透したおかげで、大学生・社会人になってもバスを利用するようになり、完全に路線バスが生活に浸透している。西鉄バスと阪急バスとで通学輸送や平素の輸送に対する姿勢も異なるだろうが、行政とバス事業者で連携していく必要があるのではないか。</p> <p>4月に過疎地域に指定される能勢町や豊能町でも「阪急バスをもっと利用しよう」という意識づくりや「公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成する」ことの必要性が議論されている。これは、他県でも同じである。以前から疑問に思っているのだが、大阪府や貴市ではこのような意識を醸成しようとする意識を行政側は住民に持たせないのか。大阪府や貴市には『自治体が公共交通に責任を持つ（PSO（パブリック・サービス・オペレーション））』の意識が明らかになさすぎるのではないだろうか。</p> <p>また、豊能郡部では、通学に使えない時間帯にバスが走るようになり、もはやダイヤは商品価値をなくし、その悪循環で利用者がさらに減っていった。特に大阪府下の都市部に住んでいる者たちは、バスが利用できなくなったことで高校に行けなくなったという現状を見て見ぬふりをしている。バス路線網やダイヤの改善が、「教育機会の均等化」に悪影響を与えるということを、学識者・府・国（特に大阪府）にしっかりと理解させ、箕面市内でもこのようなことが起きないように、通勤・通学の利用でも耐えられるような路線網やバスダイヤの構築を願いたい。</p>	<p>○パブリックコメントの募集にあたって、意見者の年齢はお聞きしておらず、高齢者層の意見を主に取り入れた、または、若年層の意見を取り入れなかったということはありません。</p> <p>○パブリックコメントの募集にあたっては、普段からバスをご利用いただいているかたから広くご意見を提出いただくために、パブリックコメントを募集中である旨およびパブリックコメント対象資料を掲載している市HPにリンク可能なQRコードを記載したポスターを市内のバス利用者が多いバス停（20ヶ所以上）に掲示しました。</p> <p>○ご意見のとおり、将来の公共交通の利用者を育てることのほか、現在深刻化するバス運転士の不足への対応の一つの手立てとしても若年層に公共交通の利用をいかに促していくかは非常に重要な課題であることから、計画（P.46）の記載を一部修正しています。</p> <p>○箕面市の地域公共交通活性化協議会において、公共交通を「乗って残す」ことの必要性については度々議論となっており、パブリックコメントの実施に伴う市民説明会においても、公共交通のご利用を呼びかけています。</p> <p>○公共交通は、市民のみなさまの日々の生活にとって欠かせない移動手段であるという認識のもと、引き続き公共交通網の再編について検討を進めていきます。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

①「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	東部	<p>(4)「箕面市地域公共交通（素案）」のp.7の図について、新箕面駅をバス～バス乗り継ぎのハブターミナルとして設定しないのは何故か。福岡の博多バスターミナル（博多駅交通センター）のように、バスのターミナルだけではなく、衣食住の買い物がすべて完結できるような複合商業施設と一体化して整備をすれば、バスを利用して自然と人は集まってくる。博多市の交通政策は街づくりと一環している。</p> <p>また、バス～バス乗り継ぎのハブターミナルとして「小野原東」「粟生団地」「小野原南」だけ記載があり、箕面森町線と東能勢線（北大阪ネオポリス線）との乗継拠点である「中止々呂美」を記載しないのは何故か？</p> <p>中止々呂美は、千里中央・白島（新箕面）から豊能町東能勢・希望ヶ丘へのバス路線の大切な乗継拠点である。豊能町ではそれを肯定して路線再編計画を策定しているのに、箕面市がそれを否定するのは大変遺憾である。</p>	<p>○ご意見の図について、箕面萱野駅（図中では新箕面駅）は鉄道駅であることから、凡例のとおり赤丸で記載をしていますが、駅整備にあわせてバス～バスの乗り継ぎが可能なバスターミナルも整備する予定で工事を進めています。</p> <p>○また、箕面萱野駅では、既存のみのおキューズモールとの直結に加え、バス乗り場の上空を立体利用して子育てを核としたまちの新たな賑わいの拠点となる新しい施設を整備予定です。</p> <p>○ご意見の図は、まちづくり関連の計画である箕面市立地適正化計画（H28年2月策定）から転載しています。また、第5次箕面市総合計画において、都市拠点については、「広域都市軸の交差付近は、市街地ゾーンの中央部分にあたる地理的な特性を生かし、商業・業務機能に加え、文化・情報・知識が集積し、鉄道延伸やバス路線網の拠点となる広域交通の結節点として、広域的な交流を生み出す箕面市の中心核を担う地区」、地域生活拠点については、「市民の日常生活を支える商業・業務機能が面的に既に集積しているか、今後集積することが期待でき、市民の生活や地域活動の拠り所となる地区」として設定されています。なお、計画に記載の都市拠点と地域生活拠点の分類に誤りがありましたので、修正しています。</p>
5	西部	<p>路線バスネットワークの再編案について多少の感想を述べます。</p> <p>ここに述べられている計画は利用者の具体的動き、あるいは利用者の利用目的についての配慮に欠けるところがあるのではないかと危惧します。</p> <p>公共交通のネットワークというからには運行上のつながりだけではなく利用者の利用目的も考慮に入れられるべきものと考えます。</p> <p>より具体的には、開通予定の北大阪急行と並行する現行路線に関して並行という理由でバス路線が廃止とされていますが、それはあくまで平面上の理由づけと思われる。乗り換えに伴ういわば垂直移動が考慮されていないのではと危ぶみます。</p> <p>利用者がこれまで通り千里中央駅をとりあえずの目的地とする場合乗り換えが不可欠となり同時に垂直移動が伴うこととなります。高齢者などには大きな負担となりかねませんし併せて経済的負担増が伴います。</p> <p>ターミナル化を目指す箕面萱野駅周辺は現況千里中央駅と比べて現在千里中央駅を目指す利用者の要求をカバーするような商業地ではなく逆にエキスポシティが開業して以降業種が大きく減っており、魅力に欠けるものとなってきたと個人的には思っています。駅ができれば変わるという議論もあるでしょうが。</p> <p>箕面萱野駅と千里中央駅間のルートを廃止することにより運営費の低減はあるいは見込めるかもしれませんが、それに伴う利用者減もあるのではと考えます。阪急箕面駅周辺より千里中央あたりを目指していた利用者が、乗り換えが生じるということになると大きく目的地を見直すということになり、乗り換えを伴う路線が使用されなくなる可能性もあるかもしれません。</p> <p>もちろん利用者減により路線を廃止しコスト減することが最終目標であるのならいべき言葉はありません。</p>	<p>○「鉄道と並行するバス路線」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。</p> <p>○新たな交通結節拠点となる箕面萱野駅、箕面船場阪大前駅では、エレベーターやエスカレーターを設置するなど、高齢者や障害者など誰もが公共交通を利用しやすいよう整備を進めています。</p> <p>○「乗り継ぎが生じることによる経済的負担増に対する懸念」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

①「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	東部	<p>＜箕面市域の公共交通機能の現状と特徴＞</p> <p>○箕面市域内における粟生地域の公共交通機能の特筆的脆弱性</p> <p>箕面市域は阪急箕面線、北大阪急行・御堂筋線、大阪モノレールの3鉄道線で相当エリアがカバーされ利便性の高い状況にあります。粟生地域については鉄道空白地地域として取り残された状態になってしまっています。その事実は「箕面市地域公共計画（素案）」P66図を見れば明らかでしょう。この状況は北大阪急行線延伸に伴うバスの系統再編を考える上で極めて重要なポイントであり、鉄道駅でカバーされている粟生地域以外の地域のネットワーク再編と同列で考えることは、様々な重大な問題を引き起こしてしまうように思われます。今回の延伸新駅成立に伴う市内バス路線の再編は当然検討されるべき事案であるものの、粟生地域周辺の鉄道駅空白エリアで運行されてきている現状のバス路線を新駅へ振替える方向での再編については、慎重に考慮検討がなされた上で計画されるべきものと考えます。</p> <p>※意見書には、図の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。</p>	<p>○ご意見のとおり、箕面市東部の一部地域においては、鉄道駅から1.6kmの圏域に入らないエリアがあるため、鉄道駅へのアクセスを補完する形で路線バスが運行されています。</p> <p>○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っており、特に東部地域においては、南北方向の移動ができるよう引き続きルートを確保するとともに、エリア全体でのバスの運行頻度を確保する案となっています。</p>
7	東部	<p>○箕面市内鉄道駅のサービス状況</p> <p>箕面市内の鉄道駅の運行便数と運行時間は6時から22時までの間、概ね1時間に6本以上（10分に1本以上に相当）となっており、駅1.6km圏内に居住できている粟生地域以外の市内居住者はほとんどがそのサービスを楽しんでいることとなります。この10分に1本以上の運行という状態は発着時間を強く意識せずに利用できるという意味でもあります。それに対して粟生地域はそれをバス路線が担う形になっています。幸い北千里-千里中央方向へのバス路線集約化のおかげで、鉄道発着数にはおおよばないものの現状はかなりの便数が提供され、「待たずに乗れる」的な性格をかりうじて備えている状況にあります。</p> <p>下表に関連する鉄道の発着駅4駅と北千里発着バス便の時間当たり運行本数を示します。</p> <p>※意見書には、表の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っており、特に東部地域においては、南北方向の移動ができるよう引き続きルートを確保するとともに、エリア全体でのバスの運行頻度を確保する案となっています。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

①「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	東部	<p>○計画策定の前提への疑念—大幅値上げの中で人々は本当に新駅への振替を望む？</p> <p>上記の料金問題は再編案検討のための基礎的条件に大きくかかわってきます。先日出席したパブコメ説明会においては、新料金については決定していないため概略といえども申し上げられないとの回答しか得られませんでした。過年度実施されたアンケートによる意向調査では「多くが箕面萱野駅へ転換する見込み」という結果が出ており、それを踏まえた今回の計画立案になっていることでした。しかし説明会での回答から類推すると新料金体系の概要を示したうえでの質問であったとは考えにくく、もしそのような重大な情報を提示せずに実施した意向調査であったとしたら、計画策定の基礎情報としての資料採用の妥当性に疑問符がつきます。このような根拠に疑念が出てくる予測をもとにして計画立案がなされているのだとしたら、「そんな阿呆な」というしかありません。</p> <p>この料金問題は今まで千里中央駅を最寄り駅としていた他の地域の方々にとっても影響の及ぶ問題ではありますが、粟生地域内のもともと千里線・堺筋線方面利用者だった居住者の多くは、便数を大きく減らされ不便になるばかりか、大幅な料金の値上がりとなる新線利用への振替を迫られる事態になるとしたら、どうしてこのような目に遭わなければならないのかという思いに駆られるに違いありません。</p>	<p>○粟生地域から千里中央駅・北千里駅へアクセスする粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多い状況です。このことから、北大阪急行線の延伸後には、より速く北大阪急行線に乗り換えることが可能な箕面萱野駅へのアクセスを望む意見が多くあったバス利用者アンケートについても信頼性のあるデータであると考えています。</p> <p>○また、過去に実施したパブリックコメントや市民説明会においても、より速く鉄道に乗り換えることでより速く大阪都心へアクセスが可能となる箕面萱野駅へバス路線でのアクセスを望む意見が東部地域の住民から多く出されています。</p> <p>○「乗り継ぎが生じることによる経済的負担増に対する懸念」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。</p>
9	東部	<p><その他パブコメ資料について></p> <p>粟生地域にとって千里線・堺筋線も非常に大切な交通機能として存在しているにもかかわらず、本計画では北千里駅及び千里線・堺筋線に関する記述がほとんど見受けられません。この基調は山麓線についての記述でも何われ、千里中央（延伸後は萱野中央か）に向けて東西につなぐ流れに引きつづいて粟生地域まで北千里とのつながりを弱め分割する形で新線新駅への接続を図っていくように読めます。居住者の行動ベクトルは北大阪急行・御堂筋線だけに向いているものではないことに考えを巡らすことなく、新駅を大事にしようとするあまりのバイアスの強すぎるものになっているように感じてなりません。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っています。</p> <p>○なお、粟生地域から千里中央駅・北千里駅へアクセスする粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多い状況です。このことから、北大阪急行線の延伸後には、より速く北大阪急行線に乗り換えることが可能な箕面萱野駅へのアクセスを望む意見が多くあったバス利用者アンケートについても信頼性のあるデータであると考えています。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

①「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
10	西部	5. 順不同となったが、人口の将来推計や高齢化の動向を踏まえた市民の交通需要の検討もほとんどなく、ただ北急開通による短期的な見通ししか反映されていない。これでは近々また見直しが必要になるだろう。今回の計画の範疇ではないかもしれないが、需要を喚起する魅力的な都市空間や文化的活動の活性化方針などと合わせて魅力的な需要喚起する必要があるが、この点が欠落している。ただただ利用してもらえないとさらに本数や路線そのものの存続が維持できないというだけでは計画としては不十分であろう。公共交通は国民・市民の【移動（交通）の権利】であることを念頭により良い計画を策定していただきたい。	○北大阪急行線の延伸に伴う公共交通網の再編は、市民生活への影響も非常に大きいと見込まれることから、北大阪急行線の延伸および公共交通網の再編後の公共交通の利用実態を注視しながら、必要に応じて計画を見直しながら持続可能な公共交通の実現に向けて取り組みを進めていきます。 ○都市空間（ハード面）の整備や文化的活動の活性化など（ソフト面）をあわせて実施し、箕面市がより魅力的なまちとなり持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら取り組みを進めていきます。 ○平成25年に公布・施行された交通政策基本法において、移動（交通）の権利は位置づけられていませんが、「国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要である」という基本的認識の下に」施策を推進することとされていることから、箕面市においても、当該認識に基づき計画策定や取り組みを進めていきます。
11	西部	6. 個別の具体の路線計画はこれらがベースにあるべきで、満足できるとは言い難い。 (計画に至る検討経過が十分読みとれないため)	○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っています。
12	東部	【提言】 箕面市東部地域粟生間谷地区(彩都粟生含む)小野原地区共に北大阪急行延伸後も路線バス網の充実が必須地域であるという認識はして頂きたいと切に願います。	○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っており、特に東部地域においては、南北方向の移動ができるよう引き続きルートを確保するとともに、エリア全体でのバスの運行頻度を確保する案となっています。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

②「計画で目指す将来の公共交通のあり方やその評価指標」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	B：マイカー運転手はいずれ年齢制限によってライセンス返上しなければならない時が来る。無理にマイカー運転をしていると、大きな事故を発生させてしまうかもしれない。交通事故は人命を奪う可能性を持っており、基本理念としてうたっている「安心・安全な社会構築」には程遠い。	○箕面市においては移動に占める自動車分担率が高いことが課題であるため、自動車分担率の低減を計画目標として掲げ、各種取り組みを推進します。
2	西部	C：箕面市の提案は「収支率」ばかりが提案されているが、果たして収支率だけで決めてよいのだろうか。公共交通は現在の納税者ばかりでなく未来の納税者にも「安心安全」でなければならない。	○今回再編案をお示しした路線バスは、阪急バス（株）の営業路線であり、将来にわたって持続的に路線を維持していくためには営業路線として成立する必要があることから、社会実験路線の評価基準として、「収支率に基づく1便あたりの利用者数」を単位として設定しています。
3	西部	E：公共交通を市民のものにするには行政だけの力では実現できない。活性化には市民もそれなりの努力義務が必要だ。その方法はマイカーを止めてできるだけ公共交通を選ぶという方法ばかりでなく、いずれは誰も高齢時代を迎えねばならないのであるから、その時安心出来る移動手段を今から準備しておく、それこそ「安心・安全」が得られるのではないかと、自己のためばかりでなく、孫・ひ孫そしてこれから生まれてくる子孫のためにも、その心得はあった方がいいのではないかと。	○いただきましたご意見のとおり、公共交通を将来にわたって持続可能なものとするためには市民のみなさまの公共交通のご利用が不可欠であることから、ご協力をお願いいたします。 ○市・協議会としても、公共交通を「乗って残していく」という意識醸成に向けて、今後、公共交通の利用促進等に取り組んでいきます。
4	西部	7:市は「収支率」のみ叫ぶが、市は収支率の視点で考え実行してよいのか。その他の重要な「視点」を忘れてはいないか考えたことがあるのか。市もしばしば発言している「安心・安全社会」はどうなったのか。公共交通の減便や廃止が安心・安全社会といえるのかどうか…。現在社会では1ヶ月以上も会話をしていない（できない？）人があり、それが社会不安を引き起こしているとも言われている（例：大阪北区のクリニック放火事件など）。アンケートの中には「もっと高い運賃でもOK」という市民がいるというが、世の中には少々の値上げにも耐えられない人がいることを忘れていない。少々でも負担不可の人にこの値上げ賛成者はどう考えているのか。世の中は自分一人が益を得られれば良いというわけにはいかない。なぜ税制度があるか、考え直したい。	○今回再編案をお示しした路線バスは、阪急バス（株）の営業路線であり、将来にわたって持続的に路線を維持していくためには営業路線として成立する必要があることから、社会実験路線の評価基準として、「収支率に基づく1便あたりの利用者数」を単位として設定しています。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

②「計画で目指す将来の公共交通のあり方やその評価指標」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
5	東部	<p>(8)「箕面市地域公共交通計画（素案）概要版」の「5. 計画の評価指標と推進体制」の（2）2-2において、ノンステップバスの導入率を80%に引き上げるとあるが、現状、国交省認定のノンステップバスが非常に乗りづらく、朝夕ラッシュ時には積み残しが発生するほど、欠陥がある。特に、山間部路線である北大阪ネオポリス線で2005年頃～2010年頃にかけてノンステップバスを導入したときに、山間部の利用客から「ノンステップバスの導入を止めろ」と苦情が相次ぎ、苦情に便乗してネット上では「プレハブ車両」と侮蔑したネーミングをつけて車両座席への損壊なども起きた。</p> <p>国会議員の尽力もあり、ネオポリス線や箕面森町線も含めて山間部郊外へのバス車両は、ワンステップバスで、2列+2列の着席数を増やすロマンス仕様の車両がつかわれるようになった。このような背景もあって、ノンステップバスを導入するのは、利用者からすれば、乗降はしやすくても、車内居住性は極めて悪い。箕面市内のバスは、山間部へのバス路線もある以上、指標を『ノンステップ導入率』ではなく『ノンステップバス・ワンステップバス導入率』に改めてほしい。また、委員として参加している国交省の担当者に国交省認定のノンステップバスの車内居住性の酷さをこの場でしっかりと申し伝える必要があるのではないか。</p>	<p>○ノンステップバスは、低床構造により乗降ステップがなく、車いすでの利用者や高齢者にとって乗降がし易い車両で、誰もが利用しやすい公共交通環境の実現に向けて、その普及が必要と考えています。</p> <p>○路線の特性やバリアフリーの観点と車内の快適性などのバランスを踏まえ、使用車両を決定するよう阪急バス（株）にお伝えいたします。</p> <p>○なお、箕面市内を運行する路線での「ノンステップバス+ワンステップバスの導入率」は令和3年度末時点で100%を達成しています。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

②「計画で目指す将来の公共交通のあり方やその評価指標」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	市外	<p>《公共交通の維持について》</p> <p>◆最近、特に鉄道の収支状況を各社が公表し、マスコミでも話題になっている。地方部では、これまでの利用者の減少に加えて、新型コロナの影響（テレワークの推進など）もあり利用者が減少し、全路線赤字という事業者もあるとのことである。今後の人口減少やテレワークの広がりなど、外出人数、頻度が減少していくことが予想される中で、近い将来、大都市部以外の公共交通は正直ギリ貧状態に陥ると思う。</p> <p>◆公共交通というのは市民の移動手段として維持・確保が求められるが、日本の公共交通事業の発展の経過からすると、あくまでも民間事業者の収益事業として成立することが前提となっている（阪急電鉄も沿線に動物園や球場を作り、そこへ来る手段として鉄道の利用者を増やそうとしたり、郊外に住宅街を整備して、“鉄道に乗って郊外から都心へ通勤する”という生活スタイルまで生み出して事業を拡大してきた）。今後の公共交通についてもこれまでとは考え方を根本的に変え、これまでの「人を運ぶ」というだけの役割以上の役割を担い、事業を展開していく必要があるのではないかと思う。</p> <p>◆公共交通を将来にわたって残していくために何ができるか、何をしなければいけないかを考えなければいけない。上述のとおり、公共交通といっても基本的に民間事業者の収益事業として成立することが前提となっている。北大阪急行線延伸を契機に公共交通網を大幅に見直すのであれば、例えば、利用者が少なく、赤字となっている路線については見直すなどといったことも時には必要。子どもや孫の世代まで公共交通を残していけるよう考えてほしい。</p> <p>◆最近の鉄道会社の収支状況の公表によって、行政による補助などの議論も活発になってきているが、誰も乗っていない（空気を運んでいる）電車やバスの運行に税金を投入するのも違うと思う。</p> <p>◆鉄道では、様々な企画列車の運行（近隣でも能勢電のおでん列車などがある）などにより乗客の確保に取り組んでいる事例もあるが、バスではあまりそういった企画は聞かない。箕面市にはバスがいっぱい走っているのだから、バスを使ったイベントや企画の開催とかをすれば興味もわくし、利用者も増えるのではないかと思う。そういった工夫によって公共交通の利用者を増やし、正のスパイラルを生んでいくことを考えるべき。</p>	<p>○今回再編案をお示しした路線バスは、阪急バス（株）の営業路線であり、将来にわたって持続的に路線を維持していくためには営業路線として成立する必要があることから、社会実験路線の評価基準として、「収支率に基づく1便あたりの利用者数」を単位として設定しています。</p> <p>○公共交通を将来にわたって持続可能なものとするためには市民のみならずの公共交通のご利用が不可欠であることから、ご協力をお願いいたします。</p> <p>○市・協議会としても、公共交通を「乗って残していく」という意識醸成とともに、新たな公共交通の需要の掘り起こしなど、公共交通の利用促進等に取り組んでいきます。</p>
7	西部	<p>・最近、地方の電車の赤字が大きく大変だというニュースをよく見ます。経営が厳しい事も分かりますが、電車やバスは市民にとっては大事な移動手段なので、知恵をしばって継続して残していって欲しいです。</p>	<p>○「公共交通を残していってほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-1】をご参照ください。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

②「計画で目指す将来の公共交通のあり方やその評価指標」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	東部	<p>○市内東西移動と南北移動の切実さの程度 箕面市域内の東西方向の移動手段の確保は施策を担う箕面市として重視するのは当然であり、今回の新線延長は箕面市の課題であった東西方向交通機能の強化に向けた千載一遇の好機ととらえられても無理はないでしょう。 しかし、新線延伸に各種都市機能を結び付けていきたい箕面市としては面白くないとしても、多くの市民にとって狭い箕面市域よりも母都市大阪の北に位置する北摂生活圏という拡がりを意識しながら生活しているというのが正直なところではないでしょうか。特に通勤通学という若い世代の人々のかなりにとって、毎日のように利用する市内南北方向の移動手段の方が、たまに利用することのある東西方向の移動手段より遥かに切実度が高いでしょう。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸に伴い整備される箕面萱野駅を新たな交通結節拠点とすることで、大阪都心へのアクセスなど、これまでの南北方向のアクセスがより強化されます。 ○また、市内の東西移動の充実により、市内移動の回遊性を高め人流を市内に留めることで、箕面市が持続的な賑わいと活力にあふれるまちとなることを目指すこととしています。</p>
9	東部	<p><箕面市としての都市間競争の観点> ○居住地の選択と交通利便性 市域内で閉じた生活圏に居住していない人々にとっては、居住上の不満が高まれば居住地を変更する動きを引き起こす事態が生じます。 箕面市東部地域周辺を眺めても周辺の駅周辺にマンションが数多く建設されてきており、若い世代にとって受皿が供給されてきている状況です。交通条件等が許容範囲を超えて変化してしまう場合は、例えば吹田市域駅近への移転を考えるなどの動きをもたすかもしれません。今回の路線再編を通して不自由、高負担になった場合、それを耐えながら居住を続けるか、それを嫌って転出を試みるかは個々人の選択です。しかし今回の再編の結果によってはその検討を始めるきっかけになる恐れがあると思います。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p>
10	東部	<p>○都市間競争の観点からみた再編の方向性 多くの地域住民に受け入れられる再編であれば問題ないのですが、無理を通すような形での施策決定は都市間競争の観点からも得策ではないと思います。料金が激増しても新駅利用を選択してもらえるといった判断がまかり通ってしまうと、それに不満を持つ層は力があるほど転出の動きを試みる事が十分に予想されます。そして、箕面市は粟生地域を居住地としての競争力を失った地域として見捨てようとしているようだと思われたりでもしたら、その動きは加速しかねません。そのような市域からの転出を伴う動きが活動的な若い層を中心に行われることになると、箕面市にとって大きな損失になっていくのではないのでしょうか。このような意味においても今回の再編方針は重要な意味を持っており、無理のない計画が求められることになるのです。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p>
11	西部	<p>3. 基本方針等では概念的な表現で利便性とか持続性を謳っているが、その背景となる市民生活のライフスタイルから説き起こさないと現実の方向性を得ることはできないでしょう。</p>	<p>○計画（素案）や路線バスのネットワークの再編（案）の作成にあたっては、過去に実施したOD調査やバス利用者・市民を対象としたアンケート調査の分析を行っています。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

③「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	中部	<p>私は千里中央経由で門真市まで通勤しています。現行の千里中央行きバスは廃止される計画ですが、モノレール利用者にとっては箕面萱野駅を経由すると利便性は低下します。具体的には通勤時間の増加と3つの事業者の料金を払わなければなりません。</p> <p>そこで、例えば平日の朝夜だけ、千里中央行き阪急バス路線を存続することはできないでしょうか。萱野駅のバスターミナルでの阪急バス乗り換えでも構いません。そうすることで、運賃も阪急バス、北大阪急行、モノレールの3路線を使わずに済みます。</p> <p>門真市や空港方面の通勤者は多いと思います。ご検討のほどよろしく申し上げます。</p>	<p>○「千里中央駅へのバス直通路線を存続してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。</p>
2	西部	<p>D：公共交通利用を促進するには、「しかけ」が必要だ。あれもダメこれもダメと否定ばかりしては実現の可能性はない。例えばある期間に限り無料または格安運賃などで公共交通利用を促進すると、電車の切符の買いかたすらわからない人にも、公共交通の面白さを感じ取ってもらえるかもしれない。</p>	<p>○公共交通の利用促進策については、他市事例の情報収集など、検討を進めていきます。</p>
3	西部	<p>・バスで箕面かやの駅に行き、そこから電車になるのは不便で料金も上がることになる。</p>	<p>○「乗り継ぎが生じることによる経済的負担増に対する懸念」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

③「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	東部	<p>現在、近くのバス停から茨木・石橋・北千里・千里中央といくつかの駅にバス1本で行くことができ、大変満足しています。特に阪急千里線は運賃も安い上に、北千里が発着駅であるため、高齢の親族に同行する際、確実に座席を確保することができるので助かっています。</p> <p>萱野に新駅ができるという情報を聞いたとき、北千里経由のバスが減便されるのではないかと危惧しておりました。そこで、先日の説明会でお尋ねしたところ、東部方面から箕面萱野駅へのバスのルートが増える分、現状の北千里・千里中央駅ルートは減便されるというお答えでした。</p> <p>ところで、各駅から大阪市内（例えば梅田）に行く場合の運賃について現状：</p> <p>(1 回) 北千里⇄梅田 270円 千里中央⇄梅田 370円 (6か月通勤) 北千里⇄梅田 54,000円 千里中央⇄梅田 78,410円 (6か月通学) 北千里⇄梅田 18,900円 千里中央⇄梅田 40,130円</p> <p>現状でも阪急と大阪メトロ（北大阪急行）とでこれだけの運賃の差があります。</p> <p>5年ほど前に出された箕面萱野駅から梅田までの運賃の予測は470円でした。つまり北大阪急行運賃だけの運賃は、江坂⇄梅田の230円を引いて、240円と試算されています。その後、北大阪急行が値上げされたため、少なくとも北大阪急行だけの運賃で260円となります。</p> <p>それらから単純に試算すると、以下のとおりです。</p> <p>(1 回) 箕面萱野⇄梅田 490円 (6か月通勤) 箕面萱野⇄梅田 101,826円 (6か月通学) 箕面萱野⇄梅田 54,090円</p> <p>北千里からの運賃と比べて大幅に高いことが予測されます。通学定期においては、北千里からに比べて、箕面萱野駅を利用すれば、梅田に行くのに約3倍の費用がかかります。</p> <p>説明会において、新駅からの北大阪急行（大阪メトロ）の運賃をお尋ねしましたが、数値は出せないということで返答はありませんでした。</p> <p>新駅が出来れば、「どの駅を使用したいか」というアンケートを事前にとったということですが、運賃の違いなどを説明しないと正しい返答は期待できません。</p> <p>行政として、これらを住民に示す説明責任があると考えます。</p> <p>提案としまして</p> <p>(1) 「箕面萱野駅」や「箕面船場阪大前駅」を利用した場合の電車の運賃（予測でも可）を示すこと (2) 市民が、各ルートの基点となる「箕面萱野駅」に行くメリットをわかりやすく示すこと（現在のところよくわかりません） (3) 東部地域の生活圏である「北千里」地域への交通手段を確保すること以上、お願いいたします。</p>	<p>○北大阪急行線延伸後の運賃については、北大阪急行電鉄（株）が開業前に国土交通省へ認可申請を行い、その認可を受けて北大阪急行電鉄が決定するものであるため、現時点でその金額はわかりません。</p> <p>○東部地域から千里中央駅・北千里駅へアクセスする粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多い状況で、過去に実施したパブリックコメントや市民説明会においても、より速く鉄道に乗り換えることでより速く大阪都心へアクセスが可能となる箕面萱野駅へバス路線でのアクセスを望む意見が東部地域の住民から多く出されています。</p> <p>○東部地域から北千里駅へ運行する粟生団地線については、北大阪急行線延伸後も存続する案となっています。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

③「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
5	中部	<p>「如意谷線」を利用している者です。高齢が多く住む地区であり、「如意谷線」が無くなると買物にも不便となり、生活もしにくくなることは目に見えています。私達、高齢者を見ずてないで下さい。萱野駅からルミナス→箕面駅→二中前→萱野駅で日中30分間隔を確保できないでしょうか？1回の利用金額¥300までがまん出来ます。回数券も作って下さい。</p>	<p>○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。 ○回数券の設定などについては、阪急バス（株）とも協議しながら利用促進策を検討していきます。</p>
6	市外	<p>《北大阪急行線の延伸区間の運賃負担について》 ◆延伸される北大阪急行線と並行するバス路線は原則廃止されるということで、考え方は理解するが、例えば千里中央を目的としている人などは、これまでバス1本で行けていたところにバスと鉄道の2つに乗らなければいけなくなり、負担が増えるということは考えているだろうか。 ◆通勤で会社から交通費が出るような人はいいだろうが、子どもの通学定期や高齢者の買い物・通院での移動などでは純粋に経済的な負担が増えることになる。つまり、働き世代でも、子どもの通学定期の負担や親世代の面倒を見るために負担を強いられることになる。負担が増加する分を市が何らかの形で支援することは考えておられるだろうか。</p>	<p>○「乗り継ぎが生じることによる経済的負担増に対する懸念」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

③「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	東部	<p>＜再編に伴う料金負担激増問題＞</p> <p>○利用料金負担激増を政策的に迫られる？</p> <p>運行本数面以上に切実なのが新駅利用で生じる料金問題です。得られる便益と料金の関係は個々の利用者にとって極めて重要な選択になるにもかかわらず、計画案にはなぜか再編ともなう利用料金の激変への言及が見受けられません。</p> <p>新駅を利用するようになった場合、利用料金は大きく跳ね上がるとの試算情報を耳にしております（2016年時点情報：新駅-梅田470円/現行千里中央-梅田370円で100円もの料金アップ）。この金額は延伸工事が諸事情で延期となった以前での情報であり、その後発生した工費増大が料金にどのように転嫁されるのか不明ですが、素直に考えればそれより高くなることはあっても安くなる可能性は考えにくいところです。</p> <p>一方、粟生地域の住民にとっては現在、梅田までの料金は北千里駅から千里線を利用すれば270円で済んでおり乗車時間的にも十分に選択の範囲内です。北千里駅を利用してきている利用者にとって新駅への利用転換を選択すると、片道200円、往復400円もの増大を迫られることになるのです。たまに生じる行楽等の出費ならいざしらず、新駅利用がそれだけの金額に見合う便益向上があるとして日常的に喜んで受け入れられる人はどの程度存在するのか大いに疑問です。ここにも他地域とは違う粟生地域の特性が現れています。</p> <p>また、大阪市内等への通勤者にとって、値上がりする新たな通勤ルートへの変更を安易には認めて貰えない会社もあると聞いています。そうなると今までから北急を利用してきた者にとってもやはり、減便となった千里中央駅へ向かわざるを得ないことになるのです。</p> <p>こうして、値上がりを回避したい利用者はひたすら便数の減少した従来の粟生団地線に乗車して北千里や千里中央へ向かうことになってしまうのです。</p>	<p>○北大阪急行線延伸後の運賃については、北大阪急行電鉄（株）が開業前に国土交通省へ認可申請を行い、その認可を受けて北大阪急行電鉄が決定するものであるため、現時点でその金額はわかりません。</p> <p>○「乗り継ぎが生じることによる経済的負担増に対する懸念」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

③「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	市外	<p>6. 公共交通のシームレス化（54頁） 【のりつぎを誘導できる程度の大幅な乗継割引運賃の設定】 ①-1 北大阪急行電鉄（千里中央以北）から路線バス（阪急バス・オレンジゆずるバス）に箕面市内で乗り継ぐ（あるいはその逆）ときは、北急2区運賃相当（130円程度と仮定）の金額の乗継割引を行う。 （例）箕面～千里中央 ・現行：箕面～千里中央 220円（阪急バス） ・北急延伸後、上記の乗継割引を適用： 箕面～箕面萱野駅 220円（阪急バス）＋箕面萱野～千里中央（北大阪急行）130円－乗継割引 130円＝220円（現行と同額） ※加えて、箕面萱野～千里中央間においては、「阪急グランドパス65」「阪急スクールパス」などの乗り放題の乗車券について、阪急バスの乗車券で北大阪急行電鉄を利用できるようにする（乗越不可）。 ①-2 北大阪急行電鉄（千里中央以南）から路線バス（阪急バス・オレンジゆずるバス）に箕面市内で乗り継ぐ（あるいはその逆）ときは、北急5区運賃と3区運賃の差額相当（40円程度と仮定）の金額の乗継割引を行う。 （例）箕面～地下鉄梅田 ・現行：箕面～千里中央 220円（阪急バス）＋千里中央～梅田 370円＝590円 ・北急延伸後、上記の乗継割引を適用：※北大阪急行電鉄の5区運賃を180円と仮定。 箕面～箕面萱野駅 220円（阪急バス）＋箕面萱野～梅田（北大阪急行）410円－乗継割引 40円＝590円（現行と同額） ②路線バス（阪急バス・オレンジゆずるバス）から路線バス（阪急バス・オレンジゆずるバス）に箕面市内で乗り継ぐときは、路線バス1区運賃相当（220円程度）の金額の乗継割引を行う。 （例）呉羽の里～JR茨木 ・現行：呉羽の里～芝西 220円（阪急バス）＋芝西～小野原 220円＝440円 ・北急延伸後、上記の乗継割引を適用： 呉羽の里～芝西 220円（阪急バス）＋芝西～小野原 220円－乗継割引 220円＝220円（現行と同額） ※①と②の乗継割引の併用も行う。 ※いずれの乗継割引も、全国共通ICカードでの適用に加え、一見の利用者に不利益を与えることがないよう、機械での乗継券の発行により、現金でも乗継割引の適用が受けられるようにする。 一部の事業者で行われているような、一部のICカード囲い込み形のポイント還元という方法はとらない。</p>	<p>○「乗り継ぎが生じることによる経済的負担増に対する懸念」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。 ○乗り継ぎ割引を実施する場合の手法については、阪急バス（株）や北大阪急行電鉄（株）とも協議しながら検討していきます。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

③「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
9	市外	公共交通のシームレス化〈54頁〉 【のりつぎを誘導できる程度の大幅な乗継割引運賃の設定】 （大阪市での事例）BRT（いまごとライナー）での多彩な乗継割引の実施 ※意見書には、写真・図の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。	○乗り継ぎ割引を実施する場合の手法については、他地域での事例も参考にしながら検討していきます。
10	市外	公共交通のシームレス化〈54頁〉 【阪急バスとオレンジゆずるバスの取扱の共通化】 北急延伸とともに、阪急バスが担っていた路線をオレンジゆずるバスが担ったり、オレンジゆずるバスが担ってきた路線を部分的に阪急バスが担うといったケースが想定される。 既存の利用者のサービスの低下を防ぐべく、箕面市内において、阪急バスが行っているサービスと、オレンジゆずるバスが行っているサービスを相互に提供（共通取り扱い）することにより、利用者がバスの種類を気にせず、不安なく気軽にバスを利用できる環境を作る。 （阪急バス） ・箕面市内（オレンジゆずるバスでカバーしているエリア）の運賃を、大人220円、小児110円とする。 ・オレンジゆずるバス1日乗車券の利用を可能とし、500円程度に価格を変更したうえで、「箕面市内1日乗車券（バス・北急（箕面萱野～千里中央）・阪急（石橋～箕面）」とする。 ・高齢者・福祉割引運賃制度を実施する（1乗車100円）。 ・「乗車証明証」を発行し、沿線地域との連携を図る。 （オレンジゆずるバス） ・引き続き、「hanica」や「阪急グランドパス65」「阪急スクールパス」等の利用を可能とする。 ・阪急バスの定期券所持で、1乗車大人100円・小児50円で利用できる「環境定期券制度」を導入する。 ※先述の乗継の実践とあわせると、バス利用や乗り継ぎに関するハードルが飛躍的に解消。 ※意見書には、写真の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。	○交通モードの枠を超えた乗車券の共通化などについては、阪急バス（株）や阪急電鉄（株）、北大阪急行電鉄（株）とも協議しながら利用促進策を検討していきます。
11	市外	公共交通のシームレス化〈54頁〉 「のりつぎを誘導できる程度の大幅な乗継割引運賃の設定」「阪急バスとオレンジゆずるバスの取扱の共通化」を実現すべく、箕面市内の路線バスの値上げ（10～20円程度）等、協議運賃も視野に議論を行っていく必要がある。 ※意見書には、図・写真の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。	○協議運賃については、過去の路線バス網再編検討分科会でも議論がありましたが、阪急バス（株）からは、「会社全体の経営に関わってくる事項であり、サービスとのバランスや事業展開などの事情もあるため、協議運賃の導入については、慎重に検討するべきと考えている」との回答がありました。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

④「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関すること 7件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	<p>【「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること—NO.3から再掲】</p> <p>(1)平日朝夕時間帯は、通勤客はもとよりも高校生などの通学客の利用が著しい。特に、石橋線や箕面中央線では、朝の混雑で増発便を出すほどである。逆に、夏休みや冬休みになれば、通学利用は減り、ラッシュ時でも着席が可能であるほどに空いてしまう。これでは、バス路線が赤字だといわれても仕方がない。</p> <p>前回の『地域公共交通計画（素案）の方向性に対する市民意見』パブリックコメントの結果では、高齢者層の意見が主に取り入れられ、平素に利用している10代の学生（若年層）や通勤者（20代～40代）の意見が反映されているようには見えない。特に、平日・休日に多く利用している学生（小中学生・高校生・大学生）や若年層は、今後のバス路線網を持続的に保持し続けるための大事な客層であり、この世代に対するバス利用を促さなければ、将来的にマイカー転移や都心回帰によって路線バス利用が先細るのは目に見えている。また、「自治会を通して意見募集しろ」という趣旨のパブリックコメントも見られたが、そんなことをやってみれば、通学利用者層や通勤利用者層の『本来の』バス利用者層の意見が反映されない。</p> <p>なぜ、貴市には「これからのバス利用者を育てていく」という考えに至らなかったのかこれから先細る高齢者の意見ではなく、通学利用している高校生や、通勤利用している若年～中年層への意見をもっと反映しないのか。すなわち、普段バスをまともに利用せずに「あったら利用する」などと意見を述べるだけの人間の意見ばかりではなく、普段からそしてこれからもバスを利用し続けている若年～中年層の意見をもっと広く募集し反映させてほしい。そのためにも、「箕面市地域公共交通（素案）」のp.45～46でも、「これからのバス利用者を育てていくために、いかにして若年～中年層にバス利用を促していくか」ということを書き加えたほうがよいのではないか。福岡市やその郊外でも高校生でバス通学が浸透したおかげで、大学生・社会人になってもバスを利用するようになり、完全に路線バスが生活に浸透している。西鉄バスと阪急バスと通学輸送や平素の輸送に対する姿勢も異なるだろうが、行政とバス事業者で連携していく必要があるのではないか。</p> <p>4月に過疎地域に指定される能勢町や豊能町でも「阪急バスをもっと利用しよう」という意識づくりや「公共交通をみんなで創り、守り、育てる意識の醸成する」ことの必要性が議論されている。これは、他県でも同じである。以前から疑問に思っているのだが、大阪府や貴市ではこのような意識を醸成しようとする意識を行政側は住民に持たせないのか。大阪府や貴市には『自治体が公共交通に責任を持つ（PSO（パブリック・サービス・オペレーション））』の意識が明らかになさすぎるのではないだろうか。</p> <p>また、豊能部部では、通学に使えない時間帯にバスが走るようになり、もはやダイヤは商品価値をなくし、その悪循環で利用者がさらに減っていった。特に大阪府下の都市部に住んでいる者たちは、バスが利用できなくなったことで高校に行けなくなったという現状を見て見ぬふりをしている。バス路線網やダイヤの改悪が、「教育機会の均等化」に悪影響を与えるということ、学識者・府・国（特に大阪府）にしっかりと理解させ、箕面市内でもこのようなことが起きないように、通勤・通学の利用でも耐えられるような路線網やバスダイヤ</p>	<p>【「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること—NO.3から再掲】</p> <p>○パブリックコメントの募集にあたって、意見者の年齢はお聞きしておらず、高齢者層の意見を主に取り入れた、または、若年層の意見を取り入れなかったということはありません。</p> <p>○パブリックコメントの募集にあたっては、普段からバスをご利用いただいているかたから広くご意見を提出いただくために、パブリックコメントを募集中である旨およびパブリックコメント対象資料を掲載している市HPにリンク可能なQRコードを記載したポスターを市内のバス利用者が多いバス停（20ヶ所以上）に掲示しました。</p> <p>○ご意見のとおり、将来の公共交通の利用者を育てることのほか、現在深刻化するバス運転士の不足への対応の一つの手立てとしても若年層に公共交通の利用をいかに促していくかは非常に重要な課題であることから、計画（P.46）の記載を一部修正しています。</p> <p>○箕面市の地域公共交通活性化協議会において、公共交通を「乗って残す」ことの必要性については度々議論となっており、パブリックコメントの実施に伴う市民説明会においても、公共交通のご利用を呼びかけています。</p> <p>○公共交通は、市民のみならず日々の生活にとって欠かせない移動手段であるという認識のもと、引き続き公共交通網の再編について検討を進めていきます。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

④「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関すること 7件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
2	東部	<p>(7)近隣の猪名川町では、公共交通会議において、住民向けに「まさか無くなるなんて。」と題してパンフレットを作成するなど、公共交通の存続に向けて真摯に向き合っている。</p> <p>(https://www.town.inagawa.lg.jp/soshiki/machizukuri/tosiseisakuka/kurasitetuduki/kotsu/tikoukaigi/1638232726936.html)</p> <p>特に、2021年11月に発行された公共交通利用促進広報誌(https://www.town.inagawa.lg.jp/ikkrwebBrowse/material/files/group/86/kotsuko01.pdf)には、バス利用の存続が厳しいことがとても分かりやすく伝えられており、このp.4には路線ごとの収支が5段階評価でつけられている。</p> <p>前回の『地域公共交通計画（素案）の方向性に対する市民意見』パブリックコメントでも「箕面市のバス路線は黒字だから」などという意見が散見されたが、こういったセンシティブな内容の広報をもっとすべきでないのか。ともかく、路線ごとの収支（北大阪ネオポリス線や東能勢線は山間区間と市街区間で分けるべき）もしくは「年間あと何回乗れば黒字」といったことを分かりやすく提示すべきではないのか。実際に長野の松電バスや神戸や京都の市バスでは損益分岐点を時刻表に掲示している。</p> <p>普段のバス利用者だけではなく、意見だけ述べてバスに乗らない高齢者などの沿線地域住民に、バスが無くなることへの危機感をもたせて「乗って残す」意識を植え付けさせなければ、バス路線の存続なんてとても不可能だ。</p>	<p>○「公共交通を『乗って残す』という意識を醸成しなければならない」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-3】をご参照ください。</p> <p>○なお、再編にあたって社会実験路線として位置づけている路線については、その評価基準を「収支率に基づく1便あたりの利用者数」を単位として設定しており、社会実験期間中においては定期的に評価基準に対する利用者数の達成状況を公表することを予定しています。</p>
3	中部	<p>箕面如意谷住宅住民が長く待ち望んだ地下鉄延伸。しかしながら現在箕面市から箕面如意谷住宅住民に示された箕面如意谷線に係わる新案は当住宅住民の期待に背いた非常に厳しい案と言わざるを得ません。</p> <p>今後第二次パブリックコメント以降に検討決定されるオレンジバスをからめた最終案については、如意谷住宅住民の生活に支障をきたさない現行以上のダイヤ編成を強く願います。</p> <p>そのため、当方も既に自治会と管理組合で“如意谷バス路線見直し協議会”を組織現在住民に対しても働きかけを行っています。</p> <p>その中で今後“阪急バス箕面如意谷線 みんな行きも帰りも積極乗車”などのキャッチフレーズの「のぼりの製作や町内主要箇所掲示板での乗車促進の掲示」等で住民に強く訴えるなどを行う予定です。</p>	<p>○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。</p> <p>○公共交通の利用促進に地域独自で取り組んでいただき、ありがとうございます。市・協議会としても、地域住民への再編内容の説明や利用促進について協力してまいります。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

④「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関すること 7件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	中部	<p>「公共交通計画」（素案）について、私たち住民は、バスを通勤・通学に毎日利用されている方が、数多くいます。社会実験（1年間でしょうか）のあと、運行便が減らされる案となっており、困ります。</p> <p>私たちは、運行されるバスには、今以上に多くの利用客があるように、自治会から地域（如意谷）に呼びかけます。バス運行の便が減らされることは、「負のスパイラル」の始まりです。地域の住民意識の劣化や、別の交通手段（自動車）を考えないといけなくなります。生活劣化の始まりです。</p> <p>バス・如意谷線、社会実験路線として、1年目から多くの利用者が望めるような活動を、自治会で考えて行きたい。買物、通院、通学、自動車（個人）を利用することなく、歩くこととバスを利用すること、住民に呼びかける。啓もうのため、住宅内、沿線バス通行路に「ノポリ」を立てて、住民への呼びかけ、本気度をアピールする。「協力しないとバスは社会実験1年目で廃止になるよ」と呼びかけます。</p>	<p>○社会実験路線については、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしており、社会実験の実施後、運行頻度を減らすことが決定しているものではありません。</p> <p>○社会実験の期間については、概ね1年間を予定していますが、社会実験期間中の利用実態に応じて、その期間が前後する可能性があります。（詳しくは、「箕面市地域公共交通計画に基づく路線バスネットワークの再編（案）について」の「3.3.社会実験路線の評価・見直しの流れ」をご参照ください。）</p> <p>○公共交通の利用促進に地域独自で取り組んでいただき、ありがとうございます。市・協議会としても、地域住民への再編内容の説明や利用促進について協力してまいります。</p>
5	市外	<p>【「計画で目指す将来の公共交通のあり方やその評価指標」に関することーNO.6から再掲】</p> <p>《公共交通の維持について》</p> <p>◆最近、特に鉄道の収支状況を各社が公表し、マスコミでも話題になっている。地方部では、これまでの利用者の減少に加えて、新型コロナの影響（テレワークの推進など）もあり利用者が減少し、全路線赤字という事業者もあるとのことである。今後の人口減少やテレワークの広がりなど、外出人数、頻度が減少していくことが予想される中で、近い将来、大都市部以外の公共交通は正直ジリ貧状態に陥ると思う。</p> <p>◆公共交通というのは市民の移動手段として維持・確保が求められるが、日本の公共交通事業の発展の経過からすると、あくまでも民間事業者の収益事業として成立することが前提となっている（阪急電鉄も沿線に動物園や球場を作り、そこへ来る手段として鉄道の利用者を増やそうとしたり、郊外に住宅街を整備して、“鉄道に乗って郊外から都心へ通勤する”という生活スタイルまで生み出して事業を拡大してきた）。今後の公共交通についてもこれまでとは考え方を根本的に変え、これまでの「人を運ぶ」というだけの役割以上の役割を担い、事業を展開していく必要があるのではないかと思う。</p> <p>◆公共交通を将来にわたって残していくために何が出来るか、何をしなければいけないかを考えなければいけない。上述のとおり、公共交通といっても基本的に民間事業者の収益事業として成立することが前提となっている。北大阪急行線延伸を契機に公共交通網を大幅に見直すのであれば、例えば、利用者が少なく、赤字となっている路線については見直すなどといったことも時には必要。子どもや孫の世代まで公共交通を残していけるよう考えてほしい。</p> <p>◆最近の鉄道会社の収支状況の公表によって、行政による補助などの議論も活発になってきているが、誰も乗っていない（空気を運んでいる）電車やバスの運行に税金を投入するのも違うと思う。</p> <p>◆鉄道では、様々な企画列車の運行（近隣でも能勢電のおでん列車などが有名）などにより乗客の確保に取り組んでいる事例もあるが、バスではあまりそういった企画は聞かない。箕面市にはバスがいっぱい走っているので、バスを使ったイベントや企画の開催とかをすれば興味もわくし、利用者も増えるのではないかと思う。そういった工夫によって公共交通の利用者を増やし、正のスパイラルを生んでいくことを考えるべき。</p>	<p>【「計画で目指す将来の公共交通のあり方やその評価指標」に関することーNO.6から再掲】</p> <p>○今回再編案をお示しした路線バスは、阪急バス（株）の営業路線であり、将来にわたって持続的に路線を維持していくためには営業路線として成立する必要があることから、社会実験路線の評価基準として、「収支率に基づく1便あたりの利用者数」を単位として設定しています。</p> <p>○公共交通を将来にわたって持続可能なものとするためには市民のみならずの公共交通のご利用が不可欠であることから、ご協力をお願いいたします。</p> <p>○市・協議会としても、公共交通を「乗って残していく」という意識醸成とともに、新たな公共交通の需要の掘り起こしなど、公共交通の利用促進等に取り組んでいきます。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

④「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関すること 7件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	市外	<p>その他 【新型コロナウイルス感染症による影響に対する適切な支援】 ■地方創生臨時交付金を、より市民にとって重要なバス・鉄道・船・タクシーなどの公共交通に投入。 …ただ損失（赤字）を補填するのではなく、利用してもらって地域にお金が回る形で支援することが大切。 →利用が減少した路線バスを、再び観光や日常の足として利用してもらえるような仕掛けづくり。 （他地域での運用例） ①観光利用者への対応 ・格安の一日乗車券の発売。（宮崎） ・ホテル宿泊者への乗車券の配布。（富山） ②日常の足としての対応 ・お帰りきっぷの配布。（広島） ・格安のセット乗車券の発売。（京都） ・市民イベントとあわせバス無料の日の実施。（京田辺） ・市内電車とバスの乗継割引の拡大。（金沢） 公共交通を安心して利用できる市民への啓発と組み合わせて、事業者も支援。</p>	<p>○箕面市では、令和3年度に、市内を主に運行するバス事業者、タクシー事業者に対して、新型コロナウイルス感染症拡大防止対策及び運行継続にかかる支援を実施しました。 ○同じく令和3年度には、地域経済の活性化や公共交通の利用促進、交通事業者への支援などを目的として、市内の店舗で使用できるプレミアム付商品券とタクシーチケット（1,000円分）または阪急バス1日乗車券またはオレンジゆずるバス1日乗車券のセット販売を行いました。 ○令和4年度についても、令和3年度に実施し市民のみなさまに好評だったプレミアム付商品券とタクシーチケットのセット販売を実施する予定です。</p>
7	西部	<p>【「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること—NO.10から再掲】 5. 順不同となったが、人口の将来推計や高齢化の動向を踏まえた市民の交通需要の検討もほとんどなく、ただ北急開通による短期的な見通ししか反映されていない。これでは近々また見直しが必要になるだろう。今回の計画の範疇ではないかもしれないが、需要を喚起する魅力的な都市空間や文化的活動の活性化方針などと合わせて魅力的な需要喚起する必要があるが、この点が欠落している。ただただ利用してもらえないとさらに本数や路線そのものの存続が維持できないというだけでは計画としては不十分であろう。 公共交通は国民・市民の【移動（交通）の権利】であることを念頭により良い計画を策定していただきたい。</p>	<p>【「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること—NO.10から再掲】 ○北大阪急行線の延伸に伴う公共交通網の再編は、市民生活への影響も非常に大きいと見込まれることから、北大阪急行線の延伸および公共交通網の再編後の公共交通の利用実態を注視しながら、必要に応じて計画を見直しながら持続可能な公共交通の実現に向けて取り組みを進めていきます。 ○都市空間（ハード面）の整備や文化的活動の活性化など（ソフト面）をあわせて実施し、箕面市がより魅力的なまちとなり持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら取り組みを進めていきます。 ○平成25年に公布・施行された交通政策基本法において、移動（交通）の権利は位置づけられていませんが、「国民等の交通に対する基本的な需要が適切に充足されることが重要であるという基本的認識の下に」施策を推進することとされていることから、箕面市においても、当該認識に基づき計画策定や取り組みを進めていきます。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

⑤「目標達成のための施策・事業（その他）」に関すること 15件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	A：箕面市自身も認めざるを得ないほど、当市のマイカー依存率が高い。この実態は当市の公共交通の貧困さを表しているともいえよう。また、この影響は営業車へも及び、過剰な渋滞などになって経済的にも損失を拡大しているのではなかろうか。 渋滞を避けるため例えば最高の繁茂時、一定時間マイカーには複数人数を乗車しなければならないというのは如何だろう。市民同士のコミュニケーションが高まり、防災時にも役立つのでは？	○北大阪急行線の延伸およびそれにあわせて実施するバス路線の再編等によって、交通手段の転換を図り、市内の渋滞の解消を目指します。
2	西部	粟生団地バスターミナルの活用について ・粟生団地バスターミナルは箕面市内では箕面駅に次いで2位の乗降客数があるにも関わらず、活用し切れていないと感じています。乗り換え割引やダイヤの調整が必要ですが、オレンジゆずるバスと路線バスを接続させるハブとする等、活用方法がまだあると考えています。	○いただきましたご意見なども参考にしながら、今後のオレンジゆずるバスの再編の検討を進めていきます。
3	西部	粟生団地バスターミナルの活用について ・以前の台風で屋根が飛ばされたままになっているため、屋根の整備をしていただきたい。	○いただきましたご意見は、粟生団地バスターミナルの上屋の設置、管理を行っている阪急バス（株）にお伝えします。
4	西部	【「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること-N0.2から再掲】 ○地域公共交通計画と言いながらほとんどが阪急バスの内容となっていたことがある意味残念でした。 ○箕面市内には鉄道が箕面線以外ないので、鉄道の分析が少ないのは仕方ないかもしれないが、バス以外にタクシーも箕面市内ではけっこう走っていると思います。実際、私も箕面線の終電を逃した際には石橋や池田あたりからタクシーで家に帰ったりします。 ○また、他の市町村では、バスやタクシー以外の交通手段の検討もかなり進んでいます。大阪市内では最近デマンドバスの運行が始まったり、世間的には自動運転への注目も高まっていますし、そういった交通手段を箕面市でどう取り入れていくのかといった情報もまさに“計画”的に取り組むために記載しておくべきではないかと思いました。 ○個人的には、自動運転が実現すれば、深夜でも人件費の割り増しを考えなくてよくなり、結果として安いままで乗れるようになるので期待していますが、一方で事故を起こされるのも怖いので、どこかの地区で実験的に走らせてもらって、試乗会みたいなイベントがあればいいなと思います。	【「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること-N0.2から再掲】 ○箕面市では、北大阪急行線の延伸に伴い、公共交通網（とりわけバス路線網）が大幅に再編されることから、主にバス路線に関する分析やネットワークの再編（案）の作成を行いました。 ○ご意見のようなデマンドバスなどについては、鉄道やバス路線を補完する役割として、鉄道やバスの運行が困難なエリアでの導入が期待されることから、箕面市においても事例研究や情報収集を行っています。 ○完全に無人でも運行が可能となるような自動運転については、技術進展や法整備などの課題があり、数年以内の実現は難しいと考えていますが、今後も引き続き情報収集に努めていきます。 ○自動運転車両に限らず、新たな輸送サービスを導入する際には、地域の住民のみならず広くご利用いただけるよう、ご意見をいただいたような試乗会やイベントの実施などについて検討いたします。
5	東部	(5)新箕面駅をバス～バス乗継のハブターミナルとして機能させてほしい。	○箕面萱野駅は、駅整備にあわせてバス～バスの乗り継ぎが可能なバスターミナルも整備する予定で工事を進めています。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

⑤「目標達成のための施策・事業（その他）」に関すること 15件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	東部	(9)阪急バスの接近表示システムと、オレンジゆずるバスの接近表示システムはいつになったら統合するのか。長岡京市や向日市・猪名川町のコミュニティバスは、すべて阪急バスのシステムで統一されており、阪急バス～コミュニティバスに乗り継ぐときも、ひとつのシステムで見られる。阪急バス～ゆずるバスを乗り継ぐのに、スマホで2つのシステムを見るのはとても面倒である。	○北大阪急行線の延伸に伴う公共交通網の再編にあわせて、バス運行情報（バスロケーションシステム）などの更新も予定しています。システムの更新にあたっては、阪急バス（株）のシステムとの統合も一つの選択肢として、今後具体的な検討を進めていきます。
7	市外	人々の移動を支える持続可能な公共交通網の構築〈45頁〉 【阪急箕面線と宝塚線との直通運転の復活】 ■2018年に（早朝の2便を除き）取りやめとなった「阪急箕面線と宝塚線との直通運転」を復活させ、箕面市西部と大阪梅田とのアクセス向上（直通アクセス）を図る。 ※意見書には、図・写真の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。	○いただきましたご意見は、阪急電鉄（株）にお伝えします。
8	市外	公共交通利用環境の整備・改善〈53頁〉 【バス待合環境の向上】 ■コンビニエンスストア、スーパー、郵便局等、近隣施設と連携したバス待合スペースの確保。 横浜：コンビニエンスストアのイートインスペースを活用した事例。 帯広：郵便局の空きスペースにバス待合スペースを設置した事例。 釧路：スーパーの入口にバス待合スペースを設置した事例。 バスが到着する直前まで待合スペースにいても乗り遅れないよう、バス接近を知らせる機器類の設置、あるいは待合スペースへの時刻表掲出・時刻表配布をセットで行うことが必要。 ■駅や店舗前のバス停など、座りながら並べるベンチの設置。（神戸） ■サイクルアンドバスライドが可能なバス停留所の増設。（山形） ■バス停留所の美化、情報の更新。（松江） 市内のNPO法人と連携して、絵画の掲出や最新の路線略図を掲出。 ※意見書には、図の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。	○他市の事例なども参考にしながら、公共交通の待機空間における環境改善策について検討を進めていきます。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

⑤「目標達成のための施策・事業（その他）」に関すること 15件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
9	市外	<p>公共交通のシームレス化（54頁）</p> <p>【バスのパターンダイヤに整合しやすい北大阪急行電鉄のダイヤ編成】</p> <p>①路線バスが（毎時間帯同じ数字が並ぶ）等間隔パターンダイヤかつ鉄道と接続するダイヤを実現するために、地下鉄御堂筋線のダイヤを調整して北急のダイヤが等間隔パターンダイヤになるようにする。</p> <p>・現行 新大阪～天王寺 4分間隔 千里中央～新大阪、天王寺～なかもず 8分間隔。</p> <p>→60分（＝1時間）の約数でないため、毎時同じ数字となっていない（非パターンダイヤ）。</p> <p>この運転間隔で箕面萱野駅発着での運転を行うと、鉄道と接続する路線バスのダイヤを組もうとしても、（毎時間帯同じ数字が並ぶ）等間隔パターンダイヤが作れない。逆に、路線バスが等間隔パターンダイヤを作ると、北急と接続するダイヤが組めない。</p> <p>→鉄道側の配慮なしには、路線バスがいくら知恵を絞っても、利便性の高いダイヤを作ることは困難。</p> <p>《北急延伸後の理想的なダイヤ》</p> <p>新大阪～天王寺 3分45秒間隔 箕面萱野～新大阪、天王寺～なかもず 7分30秒間隔。</p> <p>00 04 08 12 15 19 23 27 30 34 38 42 45 49 53 57</p> <p>新大阪～天王寺 5分間隔 箕面萱野～新大阪、天王寺～なかもず 10分間隔。</p> <p>00 05 10 15 20 25 30 35 40 45 50 55</p> <p>新大阪～天王寺 5分間隔 箕面萱野～新大阪、天王寺～なかもず 7分30秒間隔（※）。</p> <p>00 <u>05</u> 10 15 <u>20</u> 25 30 <u>35</u> 40 45 <u>50</u> 55</p> <p>※下線の便を新大阪・天王寺で2分30秒停車させることにより、箕面萱野～新大阪、天王寺～なかもず 7分30秒間隔の実現が可能。</p> <p>阪急バスは、複数の系統のバス路線が重複するところは、等間隔でバスが来るようにダイヤを調整する。</p> <p>※意見書には、図の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。</p>	<p>○いただきましたご意見は、北大阪急行電鉄（株）にお伝えします。</p>

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

⑤「目標達成のための施策・事業（その他）」に関すること 15件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
10	市外	公共交通のシームレス化（54頁） 【バスのパターンダイヤに整合しやすい北大阪急行電鉄のダイヤ編成】 （ドイツ・フライブルクでの事例） トラムと路線バスのダイヤに法則を持たせてスムーズにのりつぎを誘導している例。 ・すべてのトラムは、7.5分間隔（7/8分間隔）で統一的に運行。 ・フィーダーとなるバスは、60の約数かつ、トラムの運行間隔である7.5の倍数での運行間隔を徹底！ →（バスの運転間隔）/7.5回は必ずバスに接続。 →必ず同じ法則で接続するので、本数が少なくても（運転間隔が20分以上であっても）、トラムとの連携で路線バスを一体のものとして認識してもらえる。 ※意見書には、写真の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。	○いただきましたご意見は、公共交通事業者（鉄道・バス）にお伝えするとともに、公共交通の利便性向上策について、今後検討を進めていきます。
11	西部	2. “シームレス”という概念は非常に重要であるが、ルートのシームレス化と同時に、“時間”と“料金”のシームレスについては触れていなく、この点が利用の向上、満足度には重要であると考えます。この点の方策を詰める必要がある。これ抜きで、持続のために利用を増進させるように訴えても実効性が乏しい。	○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となっています。 ○「料金のシームレス化」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。
12	西部	4. MAASなど次世代のグリーンスロー交通システムの導入についての言及がない。箕面市域だけでは困難かもしれないが、豊中市、池田市、茨木市、豊能町、能勢町などとの連携による新交通ネットワークサービスについての方向性と合わせて考えるべきでしょう。	○グリーンスローモビリティについては、その特性（時速20km未満、小さな車両）から、市町村を跨るような広域的なネットワークではなく、市内に限られた地域でのファースト/ラストワンマイルの移動手段として活用が期待されるものと認識しており、箕面市においても事例研究や情報収集を行っています。 ○なお、グリーンスローモビリティを含む新たなモビリティや交通形態については、地域公共交通計画P.63などで言及しています。
13	東部	【提案】 かやの中央駅前バス停整備にバスロケ設置。	○かやの中央バス停については、現在もバスロケーションシステムの情報を表示する電子看板（デジタルサイネージ）を設置しており、箕面萱野駅の開業後も引き続き同様の機能を有する電子看板を整備する方向で検討を進めています。
14	東部	粟生団地バスターミナルの再整備及びバス待機場としての機能も含む。	○いただきましたご意見は、阪急バス（株）にお伝えいたします。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

⑤「目標達成のための施策・事業（その他）」に関すること 15件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
15	東部	電気バスよりも燃料電池バスの導入促進。本市以外の市町と府共同で導入補助。	○電気バスや燃料電池バスの導入については、航続距離や充電設備または燃料補給設備の整備、また、それらの導入にかかる費用などの面で課題があると認識しており、導入に活用できる財源も含めて情報収集や事例研究を進めていきます。

【1】地域公共交通計画（素案）に関すること

⑥「その他（計画の記載事項等）」に関すること 3件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	中部	○高齢者の出席者が多いのに説明文書に横文字が多い。ゼロにする必要はないが判りにくい横文字は和文が併記すべきと思う。	○分かりにくいと思われる言葉や計画内で独自の意味を有する言葉については、注釈を追記するなどしました。
2	東部	(6)「箕面市地域公共交通（素案）」のp.55およびp.67の図（北急延伸によるバス路線再編のイメージ）で、2005年頃の計画では「豊能町・亀岡市」と書いていたのに、なぜ「豊能町」だけにしたのか。箕面森町からは妙見口能勢線で能勢町方面にもバスが延びており、能勢町も箕面森町地区センターのバスターミナルからの路線網形成を模索しているし、東能勢線も豊能町東能勢だけでなく、亀岡市西別院からの利用もある。箕面森町地区センターの駐輪場でも豊能町や能勢町・亀岡市のナンバープレートをよく見かける。なぜ、「豊能町・能勢町・亀岡市」としないのか。特に箕面森町地区センターのバスターミナルは、これからは豊能郡部へのバス路線の玄関口として、豊能町・能勢町では計画がなされていく。なぜ、箕面市はこの動きを否定するのか。	○現在、箕面市内を運行するバス路線で亀岡市へ直通するものはなく、北大阪急行線の延伸後も、箕面市内を運行するバス路線を亀岡市域まで運行するよう再編する計画はないことから記載していません。 ○ご意見の図は、あくまでも現在と再編後のバス路線網のイメージ図として作成したもので、すべての路線を正確に表したものではありません。また、図はバス路線網のイメージ図であることから、バス以外（バイクなど）でのアクセスは図に反映されていません。 ○本計画は、箕面市民の移動手段となる公共交通網について今後の方針や展開を記載するものであり、近隣市町の公共交通網の再編計画の内容を否定するものではありません。
3	市外	《計画（素案）の記載事項について》 ◆計画（素案）の計画期間は令和4年度から令和12年度までの約8年間であるのに、事業の取り組み内容が記載されているページでは令和8年度までの取り組み内容しか記載されていない。令和9年度から令和12年度にどういった取り組みをするのかというのは記載しなくてよいか。	○事業の取り組み内容については、計画策定後5年間の取り組みを代表例として記載しておりましたが、いただきましたご意見もふまえ、計画期間である令和12年度までの取り組み内容を記載するよう修正しました。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

①「路線再編全体」に関すること 4件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	中部	<p>【「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること—NO.1から再掲】</p> <p>私は千里中央経由で門真市まで通勤しています。現行の千里中央行きバスは廃止される計画ですが、モノレール利用者にとっては箕面萱野駅を経由すると利便性は低下します。具体的には通勤時間の増加と3つの事業者の料金を払わなければならなくなります。</p> <p>そこで、例えば平日の朝夜だけ、千里中央行きの阪急バス路線を存続することはできないでしょうか。萱野駅のバスターミナルでの阪急バス乗り換えでも構いません。そうすることで、運賃も阪急バス、北大阪急行、モノレールの3路線を使わずに済みます。</p> <p>門真市や空港方面の通勤者は多いと思います。ご検討のほどよろしく願います。</p>	<p>【「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること—NO.1から再掲】</p> <p>○「千里中央駅へのバス直通路線を存続してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。</p>
2	西部	<p>【「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること—NO.5から再掲】</p> <p>路線バスネットワークの再編案について多少の感想を述べます。</p> <p>ここに述べられている計画は利用者の具体的動き、あるいは利用者の利用目的についての配慮に欠けるところがあるのではないかと危惧します。</p> <p>公共交通のネットワークというからには運行上のつながりだけでなく利用者の利用目的も考慮に入れられるべきものと考えます。</p> <p>より具体的には、開通予定の北大阪急行と並行する現行路線に関して並行という理由でバス路線が廃止とされていますが、それはあくまで平面上の理由づけと思われる。乗り換えに伴ういわば垂直移動が考慮されていないのではと危惧します。</p> <p>利用者がこれまで通り千里中央駅をとりあえずの目的地とする場合乗り換えが不可欠となり同時に垂直移動が伴うこととなります。高齢者などには大きな負担となりかねませんし併せて経済的負担増が伴います。</p> <p>ターミナル化を目指す箕面萱野駅周辺は現況千里中央駅と比べて現在千里中央駅を目指す利用者の要求をカバーするような商業地ではなく逆にエキスポシティが開業して以降業種が大きく減っており、魅力に欠けるものとなってきたと個人的には思っています。駅ができれば変わるという議論もあるでしょうが。</p> <p>箕面萱野駅と千里中央駅間のルートを廃止することにより運営費の低減はあるいは見込めるかもしれませんが、それに伴う利用者減もあるのではと考えます。阪急箕面駅周辺より千里中央あたりを目指していた利用者が、乗り換えが生じるということになると大きく目的地を見直すということになり、乗り換えを伴う路線が使用されなくなる可能性もあるかもしれません。</p> <p>もちろん利用者減により路線を廃止しコスト減することが最終目標であるのならいうべき言葉はありません。</p>	<p>【「市政や公共交通の現況、課題分析」に関すること—NO.5から再掲】</p> <p>○「鉄道と並行するバス路線」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。</p> <p>○新たな交通結節拠点となる箕面萱野駅、箕面船場阪大前駅では、エレベーターやエスカレーターを設置するなど、高齢者や障害者など誰もが公共交通を利用しやすいよう整備を進めています。</p> <p>○「乗り継ぎが生じることによる経済的負担増に対する懸念」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

①「路線再編全体」に関すること 4件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
3	西部	1. “基本方針”とか“方向性”で示された公共交通網の再編がなされれば住みやすくなるものと考えられるが、依然として運行本数の伸びどころかむしろ減便が目立つ。これでは自動車依存の現状の改善は無理と思われる。	○北大阪急行線の延伸後のバスの運行頻度については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で案を作成しています。
4	東部	かやの中央新駅から本市各方面行き路線バスの23時以降深夜帯の設定。特に彩都粟生地区。	○いただきましたご意見は、阪急バス（株）にお伝えいたします。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

②「石橋線」に関すること 3件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	<p>①「2.1.石橋線について」、『石橋線については、北急延伸後もバス利用に大きな影響はないと見込まれるため、下表のとおり、現行と同程度の運行頻度の確保を目指します。』との記述ですが、延伸効果は極めて多大なことから、国道171号線の沿線となる箕面市東部地域（新設路線はありますが運行頻度が少ない）はもとより近接する茨木市域の沿線及び箕面市西部地域沿線からも、大阪市内主要地域への直通の利便性から、箕面萱野駅前への乗り入れはなくとも「萱野小学校前バス停」及び「西宿バス停」を乗り換え場所として、北急を利用しようという需要が喚起されることが十分想定されます。</p> <p>また、現状においても朝ラッシュ時を主として、小野原バス停から石橋方面の各バス停の利用者が顕著で、バスの乗り降りに支障が出ることも頻発し、バスの遅延が生じています。</p> <p>さらに、市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方の中で、『石橋線の運行ルートについては、（一部文書省略）アンケート調査等においても同様の利用のされ方に大きな変更は見受けられなかったため、「萱野小学校前」バス停での乗り換えによる速達性を検証したうえで、現行ルートのままのルートとなっています。』とあります。</p> <p>ルートについては東西の移動を早くしたいという石橋線の利用者の利便性の問題もありますが、北急延伸とともに、集客性のある賑わいのあるまちづくりを目指されていることから、市内の東西を結ぶ主要路線である石橋線を市民がより活用でき、目標とするまちづくりができるように、運行頻度の増加、乗り換え場所としての速達性を検証（乗り換え需要があると市が見込まれていると考えます）された「萱野小学校前バス停」や「西宿バス停」のサイン計画等を市が積極的に進めていくことが必要と思います。</p> <p>以上のことから、北急延伸後の多大な波及効果を再検討していただき、記述内容は、『石橋線については、北急延伸後はバス利用に大きな変化が見込まれるため、下表のとおり、現行以上の運行頻度の確保を目指します。』に変更して、運行頻度の増加、再編をお願いします。</p>	<p>○石橋線は、箕面市内だけでなく、箕面市と茨木市を結ぶ東西移動の機能を有する路線で、現在の路線が北大阪急行線に接続していないことから、引き続き利用者の多くが東西方向の移動手段として石橋線を利用することが見込まれるため、北大阪急行線の延伸による影響はほとんどないと見込んでいます。</p>
2	東部	<p>石橋線92系統萱野小学校前バス停及び西宿バス停上下線のバスロケや屋根夜間時の照明の設置整備。</p>	<p>○「バス停への上屋等の設置」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-4】をご参照ください。</p>
3	東部	<p>石橋線92系統今宮バス停茨木方面屋根設置。</p>	<p>○「バス停への上屋等の設置」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-4】をご参照ください。</p>

- 【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること
 - ③「豊中市内線」に関すること 0件

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

④「箕面森町線」に関すること 2件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	<p>(16)「箕面市地域公共交通に基づく路線バスネットワークの再編（案）」について。</p> <p>2.3の箕面森町線について。箕面森町線は、単に北部居住誘導区域と南部居住誘導区域を結ぶだけではなく、箕面森町地区センターで豊能町西部・能勢町東部方面へ、中止々呂美から豊能町東部への路線へ乗り継ぐことができる、つまり豊能郡へ至る広域的幹線路線として位置づけに訂正してほしい。箕面森町地区センターは、豊能町・能勢町や亀岡市西別院・東別院からバイクや路線バス（東能勢線・豊能町デマンドタクシー）でここまでやってきて、森町線に乗り継ぐ旅客も一定数いる。</p> <p>箕面市の南北を結ぶ機能だけではなく、北大阪ネオポリス線と同様に、豊能郡部・府境周辺地域との連絡を測る広域的幹線路線として位置づけてほしい。少なくとも、委員である学識者や府・国（運輸局）の担当者に、箕面森町線が、豊能郡部・亀岡市との府境近隣・越境地域とを結ぶ基幹路線である事実を叩きつけて、『分からせる』必要がある。長年、郡部の地域住民がどれだけ声を上げて、バス事業者や府・国・市町は知らんぷりをしてきたせいで、当時の若者は諦めて地域外に転居した者も多い。そうでなければ、何のために箕面トンネル開通を待ち望んでいたのか、何のために郡部から箕面森町まで下りてきて森町線に乗ってきたのか、利用者としては残念でならない。</p>	<p>○本計画及び関連する箕面市立地適正化計画において、箕面森町線は、阪急電鉄箕面線、北大阪急行電鉄南北線及び大阪モノレール彩都線と同様に箕面市の公共交通軸として位置づけています。</p>
2	東部	<p>(17)「箕面市地域公共交通に基づく路線バスネットワークの再編（案）」について。</p> <p>2.3の箕面森町線について。2022年7月1日に路線再編が実施される、豊能西線の森町第3工区・千里中央（北急延伸後は萱野新駅）への路線延伸は反映しないのか。これを活用すれば、能勢電沿線（妙見口～山下～日生中央）の利用客を箕面萱野新駅への利用へ誘導することができ、うまくバス路線網を整備すれば、箕面萱野が昭和30年代頃までの池田市のように豊能郡・川辺郡の玄関口となりうる可能性を秘めているのではないか。</p>	<p>○豊能西線の路線延伸は、豊能町が主体となって社会実験を実施されているものと認識しており、社会実験期間中の利用実態によって本格運行への移行を検討されるなど、運行の継続が不透明であることから、本再編案には記載していません。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑤「如意谷線」に関すること 23件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	中部	○如意谷線のバスの社会実験について、朝の通勤時間帯10分間1本のダイヤが30分の1本で実験しても乗れない乗客が増え車等の別の手段に切替、客数が減る結果はあきらかで、社会実験が成立しないのではないか。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
2	中部	如意谷線のバス路線は北急萱野駅までの運行をうたっていますが、延伸が完成すれば千里中央までの運行は必要ないと思います。しかし箕面駅へのバス路線が運行されていないのは不十分だと思います。行政機関が多く集まる箕面駅周辺への交通の確保が必要です。 今後、超高齢化社会が間近に迫っており、高齢者の運転免許の返納も進められている状況を見ると、財政経営も大事ですが、人口の3割を占める高齢者の生活を支える交通機関 特にバス路線は、活動の基盤だと思えます。	○現在如意谷地域から箕面駅へ運行しております箕面山麓線について、過去に実施したバス利用者アンケート結果などから北大阪急行線延伸後の需要を予測したところ、利用者数が非常に少ないことが予測されたため、如意谷地域から箕面駅の区間は運行をとりやめることとしました。 ○なお、路線バスを補完する役割であるオレンジゆずるバスの再編内容についても現在検討を進めており、箕面駅周辺の公共施設などへのアクセスの確保も含めて検討を行います。
3	中部	如意谷線が廃止されると聞いていたのですごく不安でした。社会実験路線ではあるけれど、路線として存続するというので安心しましたが、運行本数が減るとのこと。 如意谷地域は如意谷線以外にバス路線がありません。バスの運行本数の減少が生活に大きな影響を及ぼします。何とか運行本数をもう少し多くして実験していただけないでしょうか。運行本数が増ればバスも使いやすくなり、利用者も増え、実験も成功すると思います。 よろしく願います。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
4	中部	仕事で帰りがいつも8時9時になり遅いときには10時頃千里中央からバスで帰っています。萱野中央の箕面萱野駅から家まで徒歩となると、静かで暗い道を一人で歩くのは不安です。疲れて帰りを自転車でも坂を登るのもかなりきついと思っています。 如意谷線を廃止することなく、本数も現行通りを希望します。 宜しく願い致します。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
5	中部	如意谷住宅への帰り道は、息を切らしながら上るのぼり坂です。この坂道のしんどさは、住み始めた20代から変わっていません。箕面萱野駅が徒歩圏内と言われても、最後の坂道のしんどさはそのまま残ります。 阪急バス再編後の運行頻度は、朝・夕のラッシュ時も減便されています。 日中は時間に余裕のある世代が乗るので減便も受け入れられますが、朝・夕のラッシュ時は、現行通りの運行間隔にしてください願います。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
6	中部	阪急バスには毎日利用させて頂いています。高齢でフルで勤めていますので、バスが廃止には本当に困ります。如意谷団地は高台にあり、坂が急なので、疲れて帰って来るのに歩いてでは大変です。朝・夕のラッシュ時だけはどうか現状のまま運行して頂ける様、節にお願い致します。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑤「如意谷線」に関すること 23件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	中部	阪急バス「如意谷線」については、地下鉄の延伸後も、私たちの通勤・通学の時間帯と夕方の時間帯は、現行通りでお願い申し上げます。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
8	中部	現在、週5～6日千里中央まで通っている。地下鉄延伸後もこれは継続する。従って、バス路線の減便や廃止には絶対反対。そもそも地下鉄延伸は箕面市の勝手な計画。延伸した結果でバス路線を一方的に廃止する可能性が出るなど、箕面市はどのような都市計画を作成、検討しているのか、極めてズサンである。市の都合優先で住民はあと回しの感がする。過去のアンケート調査もその母集団の扱いが極めて疑わしい。（都合の良い母集団を採用しているのか？）仮に百歩譲って昼間の時間帯の運行本数が減るならば、オレンジゆずるバスでの補完が必要で、コミュニティバスの国交省ガイドラインにも則しており、ハイブリッド運行は他地域で実証されており、強く補完を要望する。	○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。 ○アンケート調査について、バス利用者アンケートと市民アンケートを実施しており、バス利用者アンケートについては、調査実施日にバスを利用していた全ての利用者（11,512名）を対象に、市民アンケートについては、無作為抽出による市民（5,000名）を対象に調査を実施しました。
9	中部	他の地区に比べて、如意谷住宅地区は坂道が多いため、（坂道がない所と比べて）同じ距離を歩くにしても負担はとても大きいです。また、雨の日などの移動手段には、バスはかかせません。中学生（公立中学校）の学生も部活動の試合場所への移動や課外活動の集合場所が千里中央という事も多く、通勤、通学、買い物以外でも利用している大人、子どもがたくさんいる事も知って欲しいです。年を重ねマイカーを手離すとなると、移動手段にバスは必要ですので、今まで通り、この如意谷住宅にバスを通して頂きたいです。よろしくお願い致します。	○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
10	中部	現在、自動車運転免許証の高齢者対象に免許証自主返納が推進されています。反して如意谷バス路線再編により日常生活に不自由を感じ、自主返納を考えなおす人々が増加傾向になると思います。これは政府の方針に相反する方向で、無理をして自動車、バイク、電動自転車等を使用して重大事故に、なりかねないと思いますので減便・存廃は考えられない。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
11	中部	【「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関すること-N0.3から再掲】 箕面如意谷住宅住民が長く待ち望んだ地下鉄延伸。しかしながら現在箕面市から箕面如意谷住宅住民に示された箕面如意谷線に係わる新案は当住宅住民の期待に背いた非常に厳しい案と言わざるを得ません。今後第二次パブリックコメント以降に検討決定されるオレンジバスをからめた最終案については、如意谷住宅住民の生活に支障をきたさない現行以上のダイヤ編成を強く願います。そのため、当方も既に自治会と管理組合で“如意谷バス路線見直し協議会”を組織現在住民に対しても働きかけを行っています。その中で今後“阪急バス箕面如意谷線 みんな行きも帰りも積極乗車”などのキャッチフレーズの「のぼりの製作や町内主要箇所掲示板での乗車促進の掲示」等で住民に強く訴えるなどを行う予定です。	【「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関すること-N0.3から再掲】 ○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。 ○公共交通の利用促進に地域独自で取り組んでいただき、ありがとうございます。市・協議会としても、地域住民への再編内容の説明や利用促進について協力してまいります。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑤「如意谷線」に関すること 23件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
12	中部	足を痛めておりますので、長距離の歩行は困難です。特に坂道を歩く事は痛みが強くなり、難しいです。買物、病院、どこに行くにも如意谷住宅からでは急な坂道を長距離降りなければならず、毎回タクシーを利用する事も多額の費用がかかり困ります。 これがご高齢の方（当住宅の多くはご高齢の方です）ともなると年金収入では、動きがとれず、孤独死される方が増えかねないと懸念します。廃止路線にならぬ様、箕面市から何らかの補助（タクシーチケット、オレンジゆずるバス増便など）をどうぞ宜しくお願い致します。	○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。 ○社会実験後も如意谷線の運行を継続するためには、市民のみなさまの、これまで以上の公共交通のご利用が必要不可欠となります。市・協議会としても、社会実験期間に多くの市民のみなさまにバスをご利用いただくことで路線を存続することができるよう利用促進に努めてまいりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。
13	中部	我が家は年金生活者です。 我々にとって、ルミナス線廃止になれば、死活問題です。企業は利益ばかり追求せず、役所は住民に寄り添い、住民は譲り合う心を持って対処していきたいです。 路線廃止より減便で対応！ オレンジゆずるバスの増便！ いろいろ策はあると考えます。 とにかく山の上にバスを走らせて下さい。	○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。 ○社会実験後も如意谷線の運行を継続するためには、市民のみなさまの、これまで以上の公共交通のご利用が必要不可欠となります。市・協議会としても、社会実験期間に多くの市民のみなさまにバスをご利用いただくことで路線を存続することができるよう利用促進に努めてまいりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。
14	中部	如意谷住宅バス路線は、私達の生活に必須の生活手段ですので存続をお願い致します。	○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
15	中部	如意谷地域は、地域全域が萱野駅からの徒歩圏、又は自転車圏に入るとあります。地図で見ればそうかも知れませんが、山手側の坂（高低差）は考慮されているのでしょうか？ 「ルミナス路線廃止」なんて絶対ありませんよね。 通勤・通学の時間帯（朝・夕・夜）は現行通りでお願いします。働き方の多様性として9:00～17:00勤務の人ばかりではないので、夜もある程度遅い時間帯の運行もお願いします。よろしくごお願い申し上げます。	○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
16	中部	如意谷住宅の現況は住民高齢者の占有率が年々高く、徒歩や自動車への交通手段転換は困難な為、「如意谷線」の運行継続は必須条件です。運行時間も、最低朝・夕の通勤・通学は現行通りでお願いしたいと思えます。又、その他時間帯は「ゆずるバス」の運用を検討して欲しい。	○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑤「如意谷線」に関すること 23件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
17	中部	如意谷線の再編後の昼間60分の頻度の中に、2個所程度に1便を入れ、部分的な30分頻度を作っていただければと思います。当方高齢者で買物の為にバスに乗るのですが、買物の終了時刻はレジの行列の長さなどに左右され、コントロールできません。運が悪いと、バスが出た直後にバス停に着くかも。何もしないで1時間待てますか？30分なら今も待っているのを待てます。買物はこの高頻度帯に終わるようにおこないます。なお今の主な買物先は萱野中央です。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
18	中部	如意谷住宅バス路線の朝、夕の通勤・通学の時間帯は、現状通りの運行を強くお願いしたいと思います。バス路線には被昇天学院に通う学生もおり、現状より本数を少なくした場合、一本の運行便に人数が集中し、混雑・トラブルを招くこと、また箕面萱野駅から徒歩圏内とはいえ、坂など傾斜が激しい地理的な問題や木々が茂った中での夜間の帰宅には決して安全とは言えない状況であることを前向きに考慮していただきたく思います。山の手の住宅という環境の中で今や如意谷住宅線はなくてはならない交通手段になっています。この手段を大幅に変更することは生活スタイルを変更させられるほど非常に酷な状況だと思えます。是非とも最低限、現状どおりの運行を強く強くお願いしたいと思います。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
19	中部	【「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること-N0.5から再掲】 「如意谷線」を利用している者です。高齢が多く住む地区であり、「如意谷線」が無くなると買物にも不便となり、生活もしにくくなることは目に見えています。私達、高齢者を見ずてないで下さい。萱野駅からルミナス→箕面駅→二中前→萱野駅で日中30分間隔を確保できないのでしょうか？1回の利用金額¥300までがまん出来ます。回数券も作って下さい。	【「目標達成のための施策・事業（運賃関係）」に関すること-N0.5から再掲】 ○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。 ○回数券の設定などについては、阪急バス（株）とも協議しながら利用促進策を検討していきます。
20	中部	1.如意谷線の運行について 通勤・通学の時間帯（6:30～8:30）は20分に1本、他の時間帯は1時間に1本の運行を希望します。	○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑤「如意谷線」に関すること 23件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
21	中部	<p>【「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関すること—NO.4から再掲】</p> <p>「公共交通計画」（素案）について、私たち住民は、バスを通勤・通学に毎日利用されている方が、数多くいます。社会実験（1年間でしょうか）のあと、運行便が減らされる案となっており、困ります。</p> <p>私たちは、運行されるバスには、今以上に多くの利用客があるように、自治会から地域（如意谷）に呼びかけます。バス運行の便が減らされることは、「負のスパイラル」の始まりです。地域の住民意識の劣化や、別の交通手段（自動車）を考えないといけなくなります。生活劣化の始まりです。</p> <p>バス・如意谷線、社会実験路線として、1年目から多くの利用者が望めるような活動を、自治会で考えて行きたい。買物、通院、通学、自動車（個人）を利用することなく、歩くこととバスを利用すること、住民に呼びかける。啓もうのため、住宅内、沿線バス通行路に「ノボリ」を立てて、住民への呼びかけ、本気度をアピールする。「協力しないとバスは社会実験1年目で廃止になるよ」と呼びかけます。</p>	<p>【「目標達成のための施策・事業（利用促進）」に関すること—NO.4から再掲】</p> <p>○社会実験路線については、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしており、社会実験の実施後、運行頻度を減らすことが決定しているものではありません。</p> <p>○社会実験の期間については、概ね1年間で予定していますが、社会実験期間中の利用実態に応じて、その期間が前後する可能性があります。（詳しくは、「箕面市地域公共交通計画に基づく路線バスネットワークの再編（案）について」の「3.3.社会実験路線の評価・見直しの流れ」をご参照ください。）</p> <p>○公共交通の利用促進に地域独自で取り組んでいただき、ありがとうございます。市・協議会としても、地域住民への再編内容の説明や利用促進について協力してまいります。</p>
22	市内・不明	<p>如意谷線に関してはバスが開通してルミナスが建つなどの歴史的な経緯も踏まえ、国土交通省や箕面警察にある資料を本に、再度調査し維持できるように市が働きかけるのが仕事であって、民間会社に任せるのは市民生活の保障とはかけ離れるため、努力してほしい。</p>	<p>○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。</p>
23	中部	<p>バス路線は、収益も考慮して設定する必要性もあると思いますが、箕面市は車の利用率が高い事、そして高齢者移動手段のための公共交通の確保が重要であることを念頭において、私は市民の利便性重視で意見を述べたいと思います。</p> <p>・如意谷線：「高齢者などにおいては徒歩や自転車への交通手段の転換が困難と考えられるなど北急延伸後に見込まれるバス需要が不透明であることから、如意谷線は一定期間の社会実験を実施し、実験期間中の利用実態に応じて路線のあり方や存廃を継続的に検討します。」との事。高齢者は徒歩、自転車の交通手段の転換が困難でしたらバス路線は必要です。更に昼間の運行が60分間隔となれば車移動に頼る事となります。説明会でこの発言をした時に、赤字経営になると運行すら危うくなると言われていたましたが、高齢者、そうでない人たちのためにも、存続して欲しいです。そして社会実験は、最初からバス需要が不透明と決めつけずに、昼間運行を30～45分の緩い間隔の規定で行ってから結論を出して頂きたいです。</p>	<p>○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑥「彩都線」に関すること 4件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	<ul style="list-style-type: none"> ・しばらく先に坊島へ引越す予定の市民です。 ・彩都地域や東部地域と西側のバス路線を一体的に結ぶ再編案に賛成です。 ・小野原や彩都といった新しい街（カフェなどもたくさんある）に買い物などをしに行けるというのは嬉しいです、今までは行っていなくてもバスがあるなら行ってみようという人も増えると思います。 ・個人的には、箕面小野原線の箕面萱野駅から少し西側あたりにもバス停を設置いただけると、小野原方面にも彩都方面にもバス1本で行けていいなと思っています。ぜひ検討をお願いします。 	<p>○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p> <p>○「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」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。</p>
2	不明	<p>阪急バスの本数が少ないのと遅延が多いです。彩都線21と、22の本数を増やして欲しいです。特に17時台で増やして欲しいです。</p>	<p>○具体的なダイヤ設定は未定ですが、彩都線については、沿線の定住人口および就業人口のさらなる増加により、バス利用者の増加が見込まれるため、現行以上の運行頻度の確保を目指します。</p>
3	東部	<p>○彩都線の扱いについて 箕面市内の東西交通を強化したいとの強い思いからか、モノレール運行開始以降も千里線方面への路線弱体化を意図するかのように彩都線、北大阪ネオポリス線の記述（P9,10が行われているように見えます。モノレール運行までの期間暫定的だったバスによる千里中央への連絡路線は、運行開始後は廃止される方向だったと認識していましたが、なぜかルートの運行見直しがなされていないようです。本来は、モノレール開通を機に北千里経由に戻して南方向の経路集約に資する展開を考えるべきではないかと考えるのですが、ここでも路線分割の方向性が感じられてしまいます。</p>	<p>○北大阪ネオポリス線について、阪急バス（株）に確認したところ、大阪モノレール彩都線の開業（平成19年）以前より、箕面市だけでなく豊能町から千里中央駅へのアクセス手段として運行を行っている路線であり、過去においても北千里と接続した運行を行った経緯はないとのことです。</p> <p>○彩都線についても、阪急バス（株）に確認したところ、彩都地域の定住人口の増加に応じる形で大阪モノレール彩都線の開業後の平成29年に運行を開始したもので、北千里と接続した運行を行った経緯はないとのことです。</p>
4	中部	<ul style="list-style-type: none"> ・彩都線：箕面駅行きの新設は大変喜ばしいです。 	<p>○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑦「北大阪ネオポリス線」に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	北大阪ネオポリス線について ・千里中央への乗り入れを取りやめ、便数を増やした上で箕面萱野駅までとすることに対しては賛成です。モノレールを使って千里中央経由で大阪市内に通勤している方々が、千里中央駅が発発でなくなるため、バスを利用して箕面萱野駅を利用するケースが増えると考えています。	○北大阪急行線の延伸及びそれに伴う公共交通網の再編により、公共交通がより便利になり、持続可能な公共交通網を構築できるよう取り組みを進めていきます。
2	西部	北大阪ネオポリス線について ・一部のバスを阪急箕面駅まで乗り入れることについても賛成です。西部地区の住民の箕面駅へのアクセス方法を増やすということは、箕面駅付近の活性化に対して効果的だと考えています。	○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。
3	西部	【「彩都線」に関すること－NO.1から再掲】 ・しばらく先に坊島へ引越す予定の市民です。 ・彩都地域や東部地域と西側のバス路線を一体的に結ぶ再編案に賛成です。 ・小野原や彩都といった新しい街（カフェなどもたくさんある）に買い物などをしに行けるというのは嬉しいですし、今までは行っていなくてもバスがあるなら行ってみようという人も増えると思います。 ・個人的には、箕面小野原線の箕面萱野駅から少し西側あたりにもバス停を設置いただけると、小野原方面にも彩都方面にもバス1本で行けていいなと思っています。ぜひ検討をお願いします。	【「彩都線」に関すること－NO.1から再掲】 ○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。 ○「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については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2－6】をご参照ください。
4	東部	(10)「箕面市地域公共交通に基づく路線バスネットワークの再編（案）」について。2.6の北大阪ネオポリス線について、クリーンセンター前経由の[25]系統は廃止という認識で大丈夫か。	○北大阪急行線の延伸に伴う路線バスの再編により、北大阪ネオポリス線のクリーンセンター前経由の系統は運行をとりやめる案です。
5	東部	(11)「箕面市地域公共交通に基づく路線バスネットワークの再編（案）」について 2.6の北大阪ネオポリス線の運行本数（計画）について、[23] [24] 系統（特に、彩都西駅以遠～希望ヶ丘・余野の区間）およびトンネル経由 [27] 系統との区別をしっかりと明記してほしい。彩都西駅以遠～希望ヶ丘・余野の本数がどれだけ減るのかは死活問題なので。	○北大阪ネオポリス線の運行間隔について、多くの利用者が見込まれる箕面萱野方面（現行は千里中央）から彩都方面の運行頻度を記載しています。
6	東部	【「彩都線」に関すること－NO.3から再掲】 ○彩都線の扱いについて 箕面市内の東西交通を強化したいとの強い思いからか、モノレール運行開始以降も千里線方面への路線弱体化を意図するかのように彩都線、北大阪ネオポリス線の記述（P9,10が行われているように見えます。モノレール運行までの期間暫定的だったバスによる千里中央への連絡路線は、運行開始後は廃止される方向だったと認識していましたが、なぜかルートの運行見直しがなされていないようです。本来は、モノレール開通を機に北千里経由に戻して南方向の経路集約に資する展開を考えるべきではないかと考えるのですが、ここでも路線分割の方向性が感じられてしまいます。	【「彩都線」に関すること－NO.3から再掲】 ○北大阪ネオポリス線について、阪急バス（株）に確認したところ、大阪モノレール彩都線の開業（平成19年）以前より、箕面市だけでなく豊能町から千里中央駅へのアクセス手段として運行を行っている路線であり、過去においても北千里と接続した運行を行った経緯はないとのこと。 ○彩都線についても、阪急バス（株）に確認したところ、彩都地域の定住人口の増加に応じる形で大阪モノレール彩都線の開業後の平成29年に運行を開始したもので、北千里と接続した運行を行った経緯はないとのこと。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑧「粟生団地線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	<p>小野原ー北千里間のバスを通勤含めた外出時によく利用しています。再編後もこのバスルートは残るとのことで安心しております。あとは運行本数が気になりますが、資料「路線バスネットワークの再編（案）」の「2. 路線バスのネットワークの再編に関する詳細」によると、運行間隔が「北急駅行」というくりでの書き方になっており、このうち北千里にどのくらいの本数が運行されるのかわからず、少々不安に感じています。（どこかに書いてありましたらすみません）</p> <p>要望：再編後の粟生団地線の北千里へ向かう便について、現状と同本数は無理だと思いますが、せめて現状の半分を超えるくらいは、走らせてほしいと思っています。</p> <p>現在利用中の感覚として、千里中央行きのバスは北千里で半分前後の乗客が降車しますので、ご検討宜しくお願い致します。</p>	<p>○粟生団地線は多様な系統により構成されている路線で、各系統、各地点における具体的なダイヤ設定は未定であるため、いただきましたご意見は、阪急バス（株）にお伝えいたします。</p> <p>○なお、粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多い状況です。</p>
2	東部	<p>現在、通勤で千里中央駅⇨阪急小野原住宅南駅(中央・北)間の阪急バスを利用しております。</p> <p>同エリアは住宅街であるため通勤通学者も比較的多く、朝夜の時間帯のバスの利用者は多いです。</p> <p>しかしながら、バスの本数が非常に少なく(1時間に2本程度)、結果としてバスがない場合は171号線を通る箕面墓地前や新家駅を利用せざるを得ない状況です。小野原東を経由する粟生団地行きのバスの本数は比較的多いものの、小野原西エリアを経由するバスの本数は非常に少なく、不便に感じておりますので、特に朝夜の本数の増加をご検討いただきたく存じます。</p> <p>最終バスの時間に関しましても、22時までと時間が早いため、23時頃まで運行していただくと非常に幸いです。</p> <p>また、新設される小野原東線(箕面船場阪大前経由)に関しましても、同じく本数を増やして運行いただくと、より交通の便が良くなると思います。</p> <p>小野原エリアに限られた意見かと存じますが、実際に周囲でも本数を増やして欲しいという声も多く聞きますので、上記の意見を反映していただくと幸いです。</p> <p>ご検討のほど、何卒宜しくお願い申し上げます。</p>	<p>○各地点における具体的なダイヤ設定は未定であるため、いただきましたご意見は、阪急バス（株）にお伝えいたします。</p> <p>○小野原東線（箕面船場阪大前経由）については、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしており、利用実態によっては、サービスレベルの向上の可能性があります。</p> <p>○市・協議会としても、社会実験期間に多くの市民のみなさまにバスをご利用いただくことで路線を存続・サービスレベルの向上をすることができるよう利用促進に努めてまいりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑧「粟生団地線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
3	東部	<p>(12)「箕面市地域公共交通に基づく路線バスネットワークの再編（案）」について</p> <p>2.7の粟生団地線等について。勝尾寺方面への路線が削除されていて、非常にうれしく思う。勝尾寺は渋滞などの観光公害をもたらし、勝尾寺に対して苦情を申し立てても「周辺地域への迷惑など寺院は知ったことではない」などといった趣旨で回答を三度ほど得ている。前回のパブコメ以降、箕面市には道路の一方通行化などの対策を講じていただいたが、観光公害をもたらす当事者の勝尾寺は、路線バスを支援することなく、自前でツアーバスを用意し「往復7時間の大渋滞・・・それでも観たかった大阪・関西の紅葉の名所！」などとこれまでの地域住民やバス利用者に対して煽るような広告を打ちたてた。これまで20数年間、被害を受けたものとしては、非常に不愉快極まりない広告であり、このような寺院のためにバス路線を走らせる必要性は全く感じられない。</p> <p>実例として、埼玉県秩父市の秩父駅～三峯神社の西武観光バスの路線では、2018年～2019年に「白い気守」頒布で大渋滞に至り、バス会社も『法令によりバス運転士の連続運転時間の限度が定められており、運行管理者の判断により、バスの運行を中断もしくは発車時間を遅らせたうえで、所定の休憩時間を確保する』などと注意も告知されている。</p> <p>2014年・2015年頃には最終便では北摂霊園への墓参に間に合わない事態も起きている。勝尾寺が路線バスの運行がスムーズになるように協力しないのであれば、勝尾寺への路線は廃止し、自前で勝尾寺がツアーバスを用意させればよい。</p>	<p>○粟生団地線の勝尾寺・北摂霊園方面行き系統については、沿線施設の北摂霊園参拝者の輸送を目的に、同施設と協議のうえ阪急バス（株）が運行を行っているもので、現時点で北大阪急行線延伸後の運行内容の詳細が未定であるため、再編案には記載をしていません。</p> <p>○箕面ドライブウェイの11月の紅葉時期の一方通行規制については、令和3年度に実施した一方通行規制の拡大により、渋滞長が縮小する等渋滞の緩和に一定の効果があることを確認することができたため、令和4年度も一方通行規制を実施する方向で、現在その内容について検討を進めています。</p>
4	東部	<p>今回、運行間隔が公表されましたが、本当にこの間隔どおり運行されるのでしょうか？</p> <p>というのも、私が利用する間谷住宅入口バス停では、昼間、1時間に2本バスがあるけれど、30分に1本ずつではなくて、実際は20分間隔のところと40分間隔のところがあったり、不規則にダイヤが設定されています。</p> <p>こういった不規則なダイヤも30分に1本のように分かりやすいダイヤに変更されていくということでしょうか。是非分かりやすいダイヤ設定にしてほしいと思います。</p>	<p>○各地点における運行間隔は目安としてお示しするものであり、具体的なダイヤ設定は未定であるため、いただきましたご意見は、阪急バス（株）にお伝えいたします。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること
 ⑧「粟生団地線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
5	東部	<p><粟生地域における公共交通機能の現状> ○現状の粟生団地線―バス路線の集約運行による鉄道機能の代替的存在 粟生団地線は路線系統が他に比べて格段に集中しており、路線図上からも箕面市域内の他の路線にはあまり見られないほど際立って太いルートを形成しています。これは北千里からの千里線延伸がないことに対する代替的対応でもあるようにも思います。 このルートの集中・充実は運行本数の多さにも結び付いており、鉄道路線の運行本数には及ばないものの本数の多さは余り時間を気にせずにそれほど待たずに乗車できる状況になっています。このことは、現在の粟生団地線が鉄道路線からの延長的機能、補完機能を担って鉄道の代替的なものとなっているあらわれだと思えます。 ※意見書には、図の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。</p>	<p>○粟生団地線については、東部地域の住民の北千里駅及び千里中央駅へのアクセス手段として、その役割を担う路線と認識しています。</p>
6	東部	<p><粟生団地線の鉄道代替的機能を損なう路線分割> ○再編による粟生団地線の2駅への路線分割のもたらすもの 成長期のように居住人口が増加する時代は終わりをづけ、現状維持もしくは減少が予想される状況にあります。そのような中で再編案のように新駅を加えた2駅方面へと安易に路線分割していくと、鉄道の代替的路線状態を何とか維持できている現在の粟生団地線を便数の少ないただのローカル路線へと変容させていくことになるかと推定されます。 計画案では「北急駅方面―運行便数は現状と同様」と記載されています。そのことは言い方を変えれば、北千里駅利用者にとっては北急駅の内、箕面萱野駅へ振替られた分はそのまま減便になり、千里線・堺筋線利用の接続本数が下手をすると半減するという事態を意味しています。そして、運行本数の減少は、特に早朝深夜のそれだけでなくも少ない便数の更なる間引き、廃止を引き起こすことも予想されます。今まで利用しなくてもすんでいたタクシーの利用回数が増えるという、懐に痛い状況が目に見えようです。市民生活にとって良かれと考えて立案されている本計画案がもたらす近将来には、以上のような状況が待ち受けているのではないのでしょうか。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っています。 ○なお、粟生地域から千里中央駅・北千里駅へアクセスする粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多い状況で、過去に実施したパブリックコメントや市民説明会においても、より速く鉄道に乗り換えることでより速く大阪都心へアクセスが可能となる箕面萱野駅へバス路線でのアクセスを望む意見が東部地域の住民から多く出されています。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること
 ⑧「粟生団地線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	東部	<p>○誤解を与えかねない再編案の説明の仕方 再編案では「現状と同様に北急駅行は15分に1本程度の運行を維持する」と記載されていますが、「それでは現状とあまり変わらないわけか」と思ってしまうと大きな間違いです。2系統へ例えば半数ずつ振替えることになると、それぞれの駅へは15分に1本のところが30分に1本になってしまい、公共交通のダイヤをかなり気にしなければならないという今までと質的に異なる利用環境に移行してしまいます。再度申し上げますが、市内の多くの地域で1日の内の相当な時間帯で10分に1本以上の利用が可能な鉄道駅へのアクセスが1.6km以内で可能な状況の中で、粟生地域ではそのような事態が生じるのです。</p> <p>「北急駅行」としての本数が現状維持されるならば、大阪方面に行く場合は大阪市内の交通機関で合流すれば今までと同じといえなくもないかもしれませんが、しかしその指摘は来たバスに乗ればどちらの駅でも差し支えない利用者に対してであって、定期利用で乗車駅が固定されている利用者にとっては大幅に運行が減少したバスを待つしかなくなるのです（ただし箕面萱野駅、千里中央合計が同じになる北急利用者は該当せず）。さらに、大阪市内からの帰宅時の場合は定期利用者でなくてもその状況は襲い掛かります。粟生地域居住者にとって箕面駅か北千里駅・千里中央駅いずれかの駅を選択するしかなく、その時待ち受けているのはバス帰宅の本数が今までの半分になってしまっているといった悲しい状況なのです。</p> <p>今回の再編方針は粟生団地線のローカル路線への転換を図るものであることを、パブコメ資料をよくよく読み込んでようやく理解できた私にとっては、報告書案の記述はさらっと読んだだけでは誤解を招きかねない、かなり不親切なものではないかと感じています。</p>	<p>○粟生地域から千里中央駅・北千里駅へアクセスする粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多い状況であったことから、北大阪急行線の駅へアクセスする運行間隔を代表として記載しました。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑧「粟生団地線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	東部	<p>○粟生地域において考慮すべきポイント 粟生地域の居住者にとって、近傍に鉄道駅が存在し「本数をあまり気にせずに待たずに乗れる」他の地域と似通った環境の保持・継続は極めて重要な課題であると考えます。 ところが、複数の鉄道駅への合計運行本数が現状と同等程度維持しようとしているのだから構わないではないかというように読み取れてしまう記述からは、新駅機能ばかりに目が向いて路線分割の結果が何をもちたかという点を十分考慮したのだろうかとの疑問が拭えません。本計画案は、市内で最も弱体な状態になる粟生地域の公共交通機能面を維持・強化の方向に進めようとするどころか、一層見放された状況に持ち込もうとする計画になっているように見えてなりません。 粟生地域に対するバス路線再編は通勤通学等の機能性の高い動線をどう考えるかという問題が中心課題であり、コミュニティバスで意図されたような箕面市域で弱い東西方向の連絡補強と同じ意味あいでも語られるべきものではありません。地域全体のバランスの取れた交通体系を指向すべき市の計画立案にあって、そのような方向を踏まえた検討が十二分に行われることを切に希望します。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っています。 ○なお、粟生地域から千里中央駅・北千里駅へアクセスする粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多く、過去に実施したパブリックコメントや市民説明会においても、より速く鉄道に乗り換えることでより速く大阪都心へアクセスが可能となる箕面萱野駅へバス路線でのアクセスを望む意見が東部地域の住民から多く出されています。</p>
9	東部	<p>＜最後に＞ 改めて申し上げますが、粟生地域においては計画案に示されているような路線分割の方向ではなく、むしろできる限り北千里―千里中央への路線集約を行うことによって粟生地域における鉄道代替的路線としての性格の維持・強化を目指すべきであり、それが地域の交通特性をしっかりと踏まえた、都市間競争にも応えうる方向の対応だと考えます。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っています。 ○なお、粟生地域から千里中央駅・北千里駅へアクセスする粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多く、過去に実施したパブリックコメントや市民説明会においても、より速く鉄道に乗り換えることでより速く大阪都心へアクセスが可能となる箕面萱野駅へバス路線でのアクセスを望む意見が東部地域の住民から多く出されています。</p>
10	東部	<p>粟生団地線新設系統小野原西五丁目～小野原～粟生団地方面、小野原南バス停小野原旧街道バス停小野原バス停南方面の設置。</p>	<p>○「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」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。</p>
11	東部	<p>外院の里～粟生団地方面行き、豊川住宅前バス停の設置。</p>	<p>○「バス停を設置してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。</p>
12	東部	<p>阪急バス粟生団地線と小野原東線は、鉄道延伸後もあくまでも基本ベースは阪急北千里駅千里中央行き、選択肢として北急新駅行きを設定する方向でお考え願います。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っています。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること
 ⑨「箕面山麓線」に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	1:山麓線の箕面駅の次は「山麓公園バスストップ」があるが、このバスストップが廃止されたため、この近くの公的施設「北斗の家」の利用が出来なくなった。行政は自らつくったこうした公的施設利用を不可にした税金のむだ使いをどう考えるか。また市内にはこうした公的施設が何か所あるか返答を望む。	○令和3年12月18日に路線バスである箕面山麓線のダイヤ改正が実施されていますが、「山麓公園前」バス停を廃止していないことを阪急バス（株）に確認しております。 ○ご意見の「北斗の家」と同類のコミュニティセンターは全13箇所あるほか、市内には図書館、生涯学習センターなど様々な公的施設があります。 ○様々な公的施設へのアクセス手段として市内循環型のオレンジゆずるバスが運行しており、路線バスでのアクセスを補完しています。
2	東部	(14)箕面山麓線の廃止が検討されて以降、平日の通勤は別経路のバスを利用するとして、土日の利用では、箕面山麓線を極力利用するようにしているが、特に間谷住宅への直通路線を減便して以降、特に夜間帯は1便あたりの利用者数は片手で数えられる程度であり、『参考資料：社会実験路線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安について』の(2)に挙げられている箕面山麓線の評価基準達成に向けた時間帯別利用者数の目安を満たしているとは思えない。沿線地域に「この路線を廃止させない」「グランドバスの乗り放題定期ではなく、現金や通学定期や通勤定期などの利用者が積極的に利用し、路線を残す」という意識を育てなければ、この路線が廃止されているのは目に見えている。自治会には、バス利用を促進するような動きは全く見られない。1年を持たずに廃止するのは目に見えているのではないか。	○箕面山麓線は、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしています。 ○市・協議会としても、社会実験期間に多くの市民のみなさまにバスをご利用いただくことで路線を存続・サービスレベルの向上をすることができるよう利用促進に努めてまいりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。
3	市内・不明	山麓線のバス路線を廃止すると山側の住民が移動手段にこまる。また、通学にも関わる大きな問題のため、再検討ねがいたい。	○箕面山麓線は、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしており、社会実験の実施後、路線を廃止することが決定しているものではありません。 ○市・協議会としても、社会実験期間に多くの市民のみなさまにバスをご利用いただくことで路線を存続・サービスレベルの向上をすることができるよう利用促進に努めてまいりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。
4	市内・不明	私は山麓線のバス路線で学生時代とても助かったので、今後もこう言った市民のためにも存続してほしい。 また、3月にあった交通事故での白島線の通行止めによって山麓線のバスルートの有効活用ができた。そういった緊急移動手段でもある路線だということも踏まえてほしい。	○箕面山麓線は、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしています。 ○市・協議会としても、社会実験期間に多くの市民のみなさまにバスをご利用いただくことで路線を存続・サービスレベルの向上をすることができるよう利用促進に努めてまいりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。
5	中部	・山麓線：60～40分に一本くらい残してほしいです。近隣でバス利用の方もいると思います。無くなれば車移動になると思います。社会実験として、彩都線の箕面行きの一部を山麓線を通行する路線に設定するのはどうですか？	○箕面山麓線について、過去に実施したバス利用者アンケート結果などから北大阪急行線延伸後の需要を予測したところ、如意谷地域から箕面駅の区間は利用者数が非常に少ないことが予測されたため、如意谷地域から箕面駅の区間は運行をとりやめることとしました。 ○なお、路線バスを補完する役割であるオレンジゆずるバスの再編内容についても現在検討を進めており、箕面駅周辺の公共施設などへのアクセスの確保も含めて検討を行います。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること
 ⑨「箕面山麓線」に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	中部	<p>今現在、箕面山麓線の点線部分の路線を利用しています。確かに、利用していても、山麓公園前・如意谷住宅・萱野北小学校の停留所がにぎわっている様子ではありません。</p> <p>しかしながら、アサンブション学園関係の方々(生徒・保護者・職員)の利用もありますし、私のように彩都方面に仕事で通う利用者も存在しています。ベビーカーの親子連れ、車椅子ご利用の方が、年度末や年度初めに、箕面駅を利用して豊能税務署に通ったり、役所・病院などへ行かれたりもされています。</p> <p>粟生間谷や彩都に住む人が、箕面駅(箕面の滝)・市役所へダイレクトに行ける公共交通手段は、絶対に不可欠です。</p> <p>特に、如意谷住宅、如意谷団地、ルミナス箕面の森は、高齢化が進んでおり、交通手段が限られてもいます。長く箕面に居住され、箕面に納税してきた方々です。自家用車の運転もままならなくなったり、免許返納された後でも、気持ち良く箕面で暮らしていただくためには、箕面山麓線の廃止は、ありえません。</p> <p>阪急バスさんとも、よく話し合っていたきたいですし、行政側も高齢化社会であることを見据えてプランニングしてほしいです。</p>	<p>○箕面山麓線について、過去に実施したバス利用者アンケート結果などから北大阪急行線延伸後の需要を予測したところ、如意谷地域から箕面駅の区間は利用者数が非常に少ないことが予測されたため、如意谷地域から箕面駅の区間は運行をとりやめることとしましたが、市道箕面今宮線を通るルートに再編した上で粟生間谷地域から箕面駅へのアクセスを確保する再編案としています。</p> <p>○箕面山麓線は、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしており、社会実験の実施後、路線を廃止することが決定しているものではありません。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること
 ⑩「（仮）粟生・萱野線」に関すること 2件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	不明	<p>地域公共交通計画についての意見を申し上げさせてください。 新設される予定の、（仮）粟生・萱野線はぜひお願いをしたいです！ これができることで、外院の里周辺からのアクセスが本当に良くなると思います。 最近家は家の新築も多く、新たな世代が増えており、利便性が増えると、元々の土地の有用性と静かさからも、とても魅力的な立地になると思います。 ぜひお願いします！</p>	<p>○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p>
2	東部	<p>② 「2.7.（仮）粟生・萱野線」について、市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方の中で、『阪急バス（株）と協議を行った結果、箕面萱野駅への利用意向が高い粟生新家付近の需要も合わせて見込めば、運行可能であるとの趣旨で、』とされています。 本線は、国道171号線のルートで、一部同じくする石橋線によって多少補完されますが、認識されている需要に対する供給を図るということから、再編（案）の運行頻度の増加をお願いします。</p>	<p>○（仮）粟生・萱野線について、前回（令和3年4月～7月実施）のパブリックコメントでは、粟生間谷地域から国道171号を經由して箕面駅へアクセスする路線として意見募集を行いました。既存の箕面山麓線をベースとして箕面萱野駅経由に再編することを望む意見が非常に多く寄せられたことから、箕面山麓線を社会実験路線として再設定し、（仮）粟生・萱野線は、粟生地域から箕面萱野駅のみを結ぶ路線に変更しています。 ○なお、（仮）粟生・萱野線が運行する代表地点として、「外院の里」バス停では、粟生団地線に加えて（仮）粟生・萱野線を新設することで、現行以上の運行頻度の確保を目指す案としています。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑪「白島線」に関すること 20件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	箕面萱野駅から阪急箕面駅へのルートについて ・バス路線の再編案では北大阪ネオポリス線、彩都線、箕面山麓線等、全ての路線が白島2丁目の交差点から西進する道路を通ることになっています。この道路は幅が狭く、バス同士がすれ違うことができない箇所が多数あります。また、両脇に民家が迫っており道路の拡張もできません。よってこの道路にバスが集中すると、大幅な遅延が発生したり、歩道の無い箇所も多いため歩行者が関わる事故が発生する可能性が高いと考えています。本来ならばこの道路を1車線の一方通行とし、歩道を全面に敷設するということが理想ですが、付近の住民にとっては利便性が低くなるため受け入れられないかもしれません。よって、バス路線だけでも、上りと下りのルートを分けて、どちらかを山麓線経由にする必要があると考えます。	○「箕面萱野駅から箕面駅へのバス路線の運行ルートについて、他のルートに変更するべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。
2	西部	市道箕面今宮線（桜通り）の白島2から箕面2丁目交差点間への大型路線バスの運行について 1：令和3年実施のパブコメで提出したコメント「桜通りへの大型路線バスの運行を山麓線へ変更すべき」が協議会で一切取り上げられず、検討・議論も成されなかった。その理由はなにか？ この様な対応では、市民の意見を汲み上げる仕組みとしてのパブコメ制度を、箕面市役所自身が軽視/無視していると見做さざるを得ません。 沿道住民の声は、「道路は狭くて歩道が無く危険なのに大型路線バスが通行」「環境基準を超える騒音による被害」「多数の制限スピード違反の通過車両の通行」なので、「大型路線バスの運行は山麓線経由とするべき」、とのパブコメでの訴えに対し、「運行便数は増加せず、減少する」のみしか箕面市協議会は示していません。これでは、当該道路の大型路線バス運行の適格性を検討したことにはなりません。 5月8日（日）の説明会でも理由の説明を要請しましたが、説明は成されませんでした。 従って、今回、新たに次のパブリックコメントを提出します。	○前回（令和3年4月～7月実施）のパブリックコメントでいただきましたご意見については、全ての意見を協議会委員及び路線バス網再編検討分科会委員に共有するとともに、特に意見の多かった意見内容に対する「市・協議会の基本的な考え方」、および1件1件の意見に対する「市・協議会の考え方」を協議会で確認・議論いただいた上で公表しています。
3	西部	2：市道箕面今宮線の当該区間の大型路線バスの運行は廃止すべきです。 市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）は ・車道幅/道路幅が狭く、歩道が未整備で歩行者と車両の分離が出来ておらず、大型バスが運行するには不安全、不適切な道路です。（道路運送法 車両制限令の基準を満たしていない）	○当該道路は、道路交通法に基づく「大型自動車等通行止め（3t以上）」等の規制がかかっていますが、「大阪府道路交通規則」において、路線バスは対象外となっており、通行可能です。
4	西部	市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）は ・多数の制限スピード違反車両が道路を危険な状況にしており、阪急バスの大型車両も30km/時の制限を超えるスピード違反している状況です。	○いただきましたご意見は、阪急バス（株）にお伝えいたします。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑪「白島線」に関すること 20件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
5	西部	市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）は ・騒音レベルは環境基準を超過しており、長年なんら対策をせず放置されている状況です。その主原因は路線バスのエンジン音などで、その沿道住民への被害は深刻です。	○市道箕面今宮線の自動車騒音については、対策が必要となる要請限度内となっていますが、一部の箇所では環境基準を超えることから、騒音の低減を目指して対策を検討しているところです。
6	西部	市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）は ・箕面駅と箕面萱野駅（新駅間にある5つのバス停（白島-坊島-如意谷-第二中口-北小口）からの乗客は北急の延伸後は白島から第二中学校口までは箕面萱野駅からの徒歩/自転車圏内（1km範囲内になり、これらのバス停周辺からの路線バスの需要は激減することが予想されます。（箕面市も阪急バスも同様の予測をしています）	○白島線は、現在1日あたり4,000名以上の利用があり、北大阪急行線延伸後も、利用者数は減少するものの、1日あたり1,300名程度の利用があると予測しています。
7	西部	市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）は ・バス需要は箕面駅から箕面萱野駅/箕面船場行き乗客のみとなることが予想され、当該市道を経由すべき必然性はなくなります。立派な代替道路（山麓線）が整備済みです。	○白島線は、現在1日あたり4,000名以上の利用があり、北大阪急行線延伸後も、利用者数は減少するものの、1日あたり1,300名程度の利用があると予測しています。
8	西部	市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）は ・歴史的にも、過去、箕面市は「路線バスを箕面今宮線に通す際、山麓線の整備が出来れば、そちらへバス運行を変更するので、暫定的なものである」との住民説明をしている。	○市道箕面今宮線を運行する路線バス（白島線）は、地元自治会などの要望を受けて、昭和35年9月から運行を開始した路線であり、運行ルートについて、府道箕面池田線が供用開始されるまでの暫定ルートとして市道箕面今宮線を行なう旨、説明した事実は確認出来ておりません。
9	西部	3：大型路線バスの運行を廃止後の対応の提言 前記の通り、当該道路（市道箕面今宮線）に大型路線バスを運行させる必然性がなくなるので、廃止後の対応として、次の2つの案を提言します。 （提言-1） ・素案で提案されている間谷/粟生および北大阪ネオポリスからの箕面駅への路線（彩都線・箕面山麓線・北大阪ネオポリス線）については、箕面萱野駅から山麓線経由で箕面駅行きとする。 これで、朝夕のラッシュ時の箕面駅からの箕面萱野駅/船場方面行きの需要に対応が可能。 ・北小口バス停付近から箕面萱野駅方面への乗客は、バス停周辺から箕面駅までは徒歩圏内で有るため、箕面駅を利用すれば充分です。または山麓線を利用することも出来ます。 ・コミュニティーバス（オレンジゆずるバス）の箕面今宮線経由の運行については、今後の検討で、昼間の需要が確実にあるようであれば運行すれば良い。	○「箕面萱野駅から箕面駅へのバス路線の運行ルートについて、他のルートに変更すべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑪「白島線」に関すること 20件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
10	西部	<p>(提言-2)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・オレンジゆずるバスと同型サイズの小型バスを新たに投入して運行する。運行経路は (往) 箕面駅-(箕面今宮線)-箕面萱野駅-白島-ルミナス箕面-如意谷団地-(山麓線)-箕面駅 (復) 箕面駅-(山麓線)-如意谷団地-ルミナス箕面-白島-箕面萱野駅-(箕面今宮線)-箕面駅 の経路とする。 ・当該市道沿線の各バス停周辺からの予想乗客数は著しく少なく、大半は箕面駅からの乗客であり、沿線の5つのバス停からの少数の乗客を含めても小型バスで需要を十分に満たすことは可能です。 ・新規投入の小型バスによる運行については箕面市コミュニティーバス（オレンジゆずるバス）と同様な箕面市による公共交通支援スキームを適用すればその実現性・現実性は高められるものと思われます。例えば車両は箕面市が購入し、阪急バスへ貸与、運行業務委託し、運行経費と売り上げとの収支比率に応じて市が一部費用負担する等。 ・素案で提案されている箕面駅への新規路線は箕面萱野駅止まりで、箕面駅行きは不要。 ・間谷から箕面駅行きは現状通り、山麓線経由で直通または 箕面萱野駅を経由とする。 	<p>○「白島線を運行する車両について小型化するべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑪「白島線」に関すること 20件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
11	西部	<p>今回の地域公共交通計画に対して、箕面市箕面に在住の立場から意見を申し上げます。</p> <p>地域公共交通計画の検討・立案にあたっては、当該バス路線の利便性・採算性の観点だけでなく、地域の道路計画も一体となった計画検討・立案・提示を実施願いたい。</p> <p>特に、箕面駅―箕面中央駅間の道路は偏狭で危険なため、バス路線を増強するためには道路の改善が必須であり、その取り組み方針を明確にして頂きたい。</p> <p>令和5年度（2023年度）の北大阪急行線延伸開業に伴い、箕面市に対する南北の交通手段が格段にレベルアップすることになる一方、そのターミナル間をつなぐ東西の交通手段が貧弱であり、その対策として今回の地域公共交通計画が検討・立案されることは、意義のある事と考えます。</p> <p>また、単純にターミナル間の移動のみならず、東西の交通網整備として、箕面萱野駅以东との直結も計画されている点は、評価できると考えます。</p> <p>ただ、増強される箕面駅―箕面中央駅間のバス本数は約20%増強されるのに対して、そのバスを運行するルートについては、山麓線から桜通りにルートを移すなど、桜通りに過大な負荷がかかる計画になっています。</p> <p>現状の桜通りの交通事情は、歩道の設置も限定的なことから、歩行者の安全が確保された道とは、とても言えない状況で、利便性の面でもバス停にバスが停まったら、後続の車はそのまま待機、バス同士のすれ違いは特定の位置でなければ出来ない状態にあります。</p> <p>ターミナル間の交通利便性の向上は必須の取り組みとは言え、現状の東西を結ぶ道路の状況のまま必要量のバスを投入すると、歩行者の安全確保、バス利用者・バス以外の道路利用者の利便性を損なう結果が予想されます。</p> <p>現時点、箕面駅―箕面中央駅間の道路計画については、計画が示されたとはうかがっておらず、地域公共交通計画の検討・立案にあたっては、当該バス路線の利便性・採算性の観点だけでなく、地域の道路計画も一体となった計画検討・立案を実施し、計画案として提示願いたい。</p> <p>― 以上 ―</p>	<p>○箕面萱野駅から箕面駅の間を運行するバス路線について、北大阪急行線延伸に伴い、運行頻度を増強する案ではなく、現行の60%程度の運行頻度とする案です。</p> <p>○市道箕面今宮線の箕面二丁目交差点から白島二丁目交差点の約1.6km区間において、自動車や歩行者それぞれが安全に通行できるよう車道を幅6m、その両側に1.5m以上の歩道を整備していきます。</p> <p>○整備にあたっては、沿道の建物が建て替わる際に、市が用地買収のご協力を求めるもので、長期間にわたる事業となりますが、沿道のみなさまのご協力をいただきながら安全な道路整備を進めていきます。</p> <p>○なお、令和4～5年度は北小学校南側付近の区間約230mにおいて、用地買収を伴わない水路にふたをかけ、歩道を整備していきます。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑪「白島線」に関すること 20件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
12	西部	<p>阪急大型バスの桜通の通行廃止についての提言 箕面市は、北大阪急行の箕面萱野への延伸に向けて、桜通（通称）に阪急バス路線網を改定し、対向車線すら分離されていないこの狭い道路に大型バスを走らせることを続けたい旨、市民に説明しておられます。 この大型バスはこの道路を通行するにはあまりに幅が広く長さも長いため、非常に危険であり、近隣住民の「いのち」と「安全」と「生活」を脅かしています。追い越しもすれ違いも不可能な区間がほとんどであり、何本もの桜の木を傷つけてきました。歴史ある桜通りの桜の木の伐採も計画にあるようですが、箕面の「みどり」の環境を破壊しないでください。 箕面市が箕面駅と箕面萱野駅の間にもバス路線が必要だと主張されるなら、箕面駅から山麓線あるいは箕面駅から市役所・171を経由する経路に計画変更してください。 また、池田・新稲方面から新御堂・粟生間谷方面へ通り抜ける一般車の桜通の通行も規制し、別ルートへ誘導してください。 桜通の一部で歩道を広げる計画も発表されていますが、自転車（電動を含む）、ベビーカー（バギー）、車椅子や杖が必要な身障者、高齢者・子ども達が健常者ととともにこの歩道を往来することは危険であり、自転車による事故を減らすことにはなりません。 大型バスではなく、いま阪急バスが能勢電鉄・畦野駅から大和団地を循環している小型バス、あるいは箕面市が委託しているオレンジゆずるバスに変更してください。 家族のいのちとくらしを守るため、桜通の大型バス運行計画に強く反対します。</p>	<p>○「箕面萱野駅から箕面駅へのバス路線の運行ルートについて、他のルートに変更すべき、車両を小型化すべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。 ○街路樹の保全については、ご指摘の街路樹（桜）が、老木化して倒木や折れ枝の恐れがあるものや、大木化して歩行者の通行や車両のすれ違いに支障をきたすものについては、交通安全上において伐採・撤去が必要と考えています。しかし、実際の取扱いについては、沿道住民のみなさんや自治会のご意見を伺いながら、伐採・撤去するかどうかを慎重に判断していきたいと考えています。 ○市道箕面今宮線を通る一般車の別ルートへの誘導についてですが、通過車両を減少させる対策について、交通管理者である大阪府警察本部と協議しています。 ○自転車等との事故対策については、市道箕面今宮線の箕面二丁目交差点から白島二丁目交差点の約1.6km区間において、自動車や歩行者それぞれが安全に通行できるよう車道を幅6m、その両側に1.5m以上の歩道を整備していきます。 ○整備にあたっては、沿道の建物が建て替わる際に、市が用地買収のご協力を求めるもので、長期間にわたる事業となりますが、沿道のみなさまのご協力をいただきながら安全な道路整備を進めていきます。 ○なお、令和4～5年度は北小学校南側付近の区間約230mにおいて、用地買収を伴わない水路にふたをかけ、歩道を整備していきます。</p>
13	西部	<p>桜通り（市道箕面今宮線）は、「道路が狭く、歩道も無く危険なのに、大型路線バスが通行している」「環境基準を超える騒音被害が耐えられない」「制限スピード違反の通過車両が非常に多い、阪急バスもスピード違反している」。 また、過去、箕面市役所は山麓線が整備されれば、路線バスはそちらへ移すと説明されていた。</p>	<p>○市道箕面今宮線の箕面二丁目交差点から白島二丁目交差点の約1.6km区間において、自動車や歩行者それぞれが安全に通行できるよう車道を幅6m、その両側に1.5m以上の歩道を整備していきます。 ○整備にあたっては、沿道の建物が建て替わる際に、市が用地買収のご協力を求めるもので、長期間にわたる事業となりますが、沿道のみなさまのご協力をいただきながら安全な道路整備を進めていきます。 ○なお、令和4～5年度は北小学校南側付近の区間約230mにおいて、用地買収を伴わない水路にふたをかけ、歩道を整備していきます。 ○市道箕面今宮線の自動車騒音については、対策が必要となる要請限度内となっていますが、一部の箇所環境基準を超えることから、騒音の低減を目指して対策を検討しているところです。 ○市道箕面今宮線を運行する路線バス（白島線）は、地元自治会などの要望を受けて、昭和35年9月から運行を開始した路線であり、運行ルートについて、府道箕面池田線が供用開始されるまでの暫定ルートとして市道箕面今宮線を運行する旨、説明した事実は確認出来ておりません。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑪「白島線」に関すること 20件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
14	西部	市道箕面今宮線に大型路線バスを運行させることに反対します。 <ul style="list-style-type: none"> ・桜通り（市道箕面今宮線）へ大型の路線バスを運行させる必要はありません。第二中学校口付近から箕面萱野駅へは徒歩/自転車で充分行けます。 ・素案にある間谷/粟生および北大阪ネオポリスからの箕面駅への路線（彩都線・箕面山麓線・北大阪ネオポリス線）は、箕面萱野駅から山麓線経由で箕面駅行きとすれば良い。山麓線は2車線の歩道もある立派な道路です。 ・北小口バス停付近から箕面萱野駅方面への乗客は、バス停周辺から箕面駅までは徒歩圏内なので、箕面駅まで歩いて行けば良いです。山麓線のバス停を利用することもできます。歳をとっても健康を保つため歩きましょう。 ・オレンジゆずるバスの箕面今宮線経由箕面萱野駅方面への運行については、今後の検討で、昼間の需要が確実にあるのならば運行を計画すれば良いです。 	○「箕面萱野駅から箕面駅へのバス路線の運行ルートについて、他のルートに変更するべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。
15	東部	(13)「箕面市地域公共交通に基づく路線バスネットワークの再編（案）」 2.8.白島線について 北大阪ネオポリス線や彩都線などの一部路線が白島～箕面間で路線を重複することについて、前回のパブリックコメントで「箕面～如意谷～白島を経由するバスの本数を減らせ」などという趣旨の意見が出たが、1983年6月に行われた白島線の輸送力増強など、もともとは箕面市当局や沿線の利用者（自治会）などが増便するように強い要望を出していたのに、それから40年ほど経ち、自分たちの世代が引退したからといって、そのような意見は非常に無責任ではないのか。これからの利用者である10代の学生（若年層）や通勤者（20代～40代）の意見を無視していると思えない。	○市道箕面今宮線を運行する路線バス（白島線）は、地元自治会などの要望を受けて、昭和35年9月から運行を開始した路線であり、現在も1日あたり4,000名以上のご利用があるなど、地域の重要な交通手段としての役割を果たしている路線であるため、北大阪急行線延伸後も東部地域を運行する路線との一体化を図り、利便性を向上した上で運行を継続する案としています。
16	中部	2. 阪急箕面駅⇄桜通経由⇄箕面萱野駅線の運行について 桜通りの危険性、渋滞緩和のためにも、3本に1本は山麓線経由に変更を希望します。（阪急箕面駅を利用する通勤・通学の人が利便性向上に寄与する）	○「箕面萱野駅から箕面駅へのバス路線の運行ルートについて、他のルートに変更するべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑪「白島線」に関すること 20件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
17	中部	<p>坊島の住民としては、箕面萱野駅から箕面駅までの路線（桜通りを通るルート）が維持されることは非常にありがたいです。坊島の住民の多くは（自分も含め）、箕面駅にアクセスする際に桜通りを通る阪急バスを利用している者が多いです。朝方は通勤経路として利用している人も多く見かけます。生活に欠かせない路線となっているので、再編後もぜひ維持していただきたいです。ただ、このルートは狭小な部分も多いため、歩行者と車両の距離が近く危険を感じる時があります。本ルートを維持するならば、このあたりの対策もあわせて実施していただけると周辺住民の安心・安全につながると思います。桜通りを通るルートの安全を確保しつつ、バス路線を維持していただけると大変うれしく思います。</p>	<p>○市道箕面今宮線を運行する路線バス（白島線）は、地元自治会などの要望を受けて、昭和35年9月から運行を開始した路線であり、現在も1日あたり4,000名以上のご利用があるなど、地域の重要な交通手段としての役割を果たしている路線であるため、北大阪急行線延伸後も東部地域を運行する路線との一体化を図り、利便性を向上した上で運行を継続する案としています。</p> <p>○市道箕面今宮線の箕面二丁目交差点から白島二丁目交差点の約1.6km区間において、自動車や歩行者それぞれが安全に通行できるよう車道を幅6m、その両側に1.5m以上の歩道を整備していきます。</p> <p>○整備にあたっては、沿道の建物が建て替わる際に、市が用地買収のご協力を求めるもので、長期間にわたる事業となりますが、沿道のみなさまのご協力をいただきながら安全な道路整備を進めていきます。</p> <p>○なお、令和4～5年度は北小学校南側付近の区間約230mにおいて、用地買収を伴わない水路にふたをかけ、歩道を整備していきます。</p>
18	中部	<p>・白島線：ほかの路線で代替するとの事。結局何本の運行になるかわかりませんが、やはり今宮線を通行するのが一番効率的だと思います。我が家も今宮線沿いで車の出し入れに苦労していますが、恩恵も受けています。しかし、やはり今宮線は非常に危険です。市には、今以上に安全対策をお願いしたいです。大変な反対意見も出ており、騒音被害も理解できません。二重サッシにするとかなり減りますが、市で改装援助をするのは不可能ですか？以上、箕面市が東西に分断されず住みよい都市になるのを願っています。</p>	<p>○箕面萱野駅から箕面駅の間を運行するバス路線について、北大阪急行線延伸に伴い、現行の60%程度の運行頻度とする案です。</p> <p>○箕面今宮線の箕面二丁目交差点から白島二丁目交差点の約1.6km区間において、自動車や歩行者それぞれが安全に通行できるよう車道を幅6m、その両側に1.5m以上の歩道を整備していきます。</p> <p>○整備にあたっては、沿道の建物が建て替わる際に、市が用地買収のご協力を求めるもので、長期間にわたる事業となりますが、沿道のみなさまのご協力をいただきながら安全な道路整備を進めていきます。</p> <p>○なお、令和4～5年度は北小学校南側付近の区間約230mにおいて、用地買収を伴わない水路にふたをかけ、歩道を整備していきます。</p> <p>○戸建て住宅等に対する二重サッシ改装援助への対応の予定はありません。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑪「白島線」に関すること 20件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
19	西部	<p>「北急萱野駅の開業により、箕面駅と箕面萱野駅（現 千里中央）を結ぶバス路線は役割を終えたことから、箕面今宮線を通行する路線の取り止め、必要であれば山麓線経由の路線（如意谷線含む）への変更」を提言します。</p> <p>①箕面今宮線を大型バスの通行は、長年、沿線住民に対して「騒音被害」「大幅な速度違反」「道幅に合わない大型バスの通過」により住民の静かで安全な生活を脅かされてきた状況： 箕面今宮線は第一種低層住宅地域をとる制限速度30kmの生活道路で、自動車はすれ違うのが精一杯の道幅です。大阪府と箕面市は1990年代に、豊中亀岡線と新御堂筋の通行車両を、箕面今宮線から山麓線経由に誘導するために、山麓線の車道（制限速度40km）、両側歩行者道の整備をしました。</p> <p>沿線住民は、「大型バスの低速ギア走行、バイクの排気音等による騒音被害（箕面市は環境基準超えを認識も放置している状況）」「昼夜問わず、阪急バス、通過車両の大幅なスピード違反走行（阪急バス経営企画部は速度違反の事実を認めるも速度違反を継続、特に早期深夜は約50-6kmで走行）」「大型バス同士がすれ違えない道路幅のため道路が渋滞（箕面今宮線はマイクロバス、3t車以上の貨物車は進入禁止）」の問題が発生してきました。</p> <p>地元住民もバスの公共性の観点から長年我慢をしてきましたが、バスが一定の役割を終えること（後述②）から、多くの箕面今宮線住民（箕面3、4、5丁目中心に約300名）が声をあげて箕面市長宛の署名（大型バスの廃止、通過車両の減少施策、騒音対策）を提出しています。</p>	<p>○「箕面萱野駅から箕面駅へのバス路線の運行ルートについて、他のルートに変更するべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。</p>
20	西部	<p>②箕面萱野駅の新設に伴い、主な同バス路線利用者である通勤定期利用は大幅に減少： 多くの民間企業の通勤におけるバス利用は、通勤交通費の課税関係から約1-1.5km以下の距離では通勤定期の支給対象外となっていることから、大幅な利用者減少予想されます。</p> <p>乗降客数が多いバス停（白島、坊島、如意谷）は、萱野駅から約800m（徒歩10分圏内）であり従業員が希望しても萱野駅までの通勤定期が支給されないこと、プライベートでも駅まで徒歩可能なことから利用者は大幅に減少する見通しです。残りのバス停（北小学校口、第二中央学校口）の利用者は、2000年頃を境に上場企業の社宅の廃止により既に通勤利用者は大幅に減少、両バス停は箕面駅まで900m（約15分圏内）以内のため徒歩が中心、一方、萱野駅までは1,200m（約16分）のため上記理由から大幅に減少すると考えられる。</p> <p>阪急箕面駅と北急萱野駅のバス路線における大多数の利用者は、箕面駅から萱野駅、萱野駅から箕面駅への乗車になるためバス通過道路に関係はなく、「上記①」「パブリックコメントで多くの意見が出ている如意台線の存続意見（わざわざ社会実験路線にする必要がない）」の観点から、山麓線経由の路線で再編すれば同時に問題を解決すること可能です。</p>	<p>○「箕面萱野駅から箕面駅へのバス路線の運行ルートについて、他のルートに変更するべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。</p> <p>○白島線は、現在1日あたり4,000名以上の利用があり、北大阪急行線延伸後も、利用者数は減少するものの、1日あたり1,300名程度の利用があると予測しています。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑫「箕面中央線」に関すること 7件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	中部	千里中央駅へのバス直通路線を存続してほしいという多くの意見に対し、市は鉄道と並行するバス路線は廃止するという方針であるが、（仮）箕面小野原線、小野原東線、箕面中央線、の3路線が鉄道と並行する。矛盾を感じる。このうち箕面中央線は、提示の通り、地域医療の拠点である市立病院を含む地域住民の生活にも欠かせない路線であるが、運航頻度が減少し、同じく多くの医療機関が存在する千里中央駅へのアクセスも、どの駅からも遠く急坂の多い中部地域（稲・坊島・如意谷）から現行より制限される案になっていることに不満を感じる。 一方で、（仮）箕面小野原線、小野原東線、の2路線が市の方針に反して鉄道と並行し、主な商業施設が存在する箕面萱野駅と千里中央駅へ直結させていることに、不公平感がある。小野原地域を優遇しすぎではないか。	○「千里中央駅へのバス直通路線」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○なお、箕面船場阪大前駅は、バスロータリーの整備予定がなく、バスの待機やダイヤ調整をすることが困難であるため、1日を通して運行本数の少ない小野原東線（箕面船場阪大前経由）と、箕面中央線（運行本数の少ない昼間時のみ）は千里中央駅へ接続することとしています。 ○なお、市立病院へのアクセスは、施設特性から市民生活にとって欠かせないものであるため、オレンジゆずるバスなど路線バス以外の交通モードで重点的に補完する方向で検討を行っています。
2	中部	白島線の見直しにより市立病院経由系統の運行をとりやめるため、千里中央駅から本意見書提出者の所在地である中部地域へのアクセスが制限される。千里中央駅からのバス直通路線を存続してほしいという多くの意見に対し、市は鉄道と並行するバス路線は廃止するという方針であるが、中部地域（稲・坊島・如意谷）はどの駅からも遠く急坂が多いため、各駅から自転車を使用しての通勤は困難であり、従業員から不満の声が出ている。 一方で、（仮）箕面小野原線、小野原東線、箕面中央線、の3路線が鉄道と並行する案となっており、市の方針との矛盾を感じる。小野原地域を優遇しているように見える。 箕面中央線は、提示の通り、地域医療の拠点である市立病院を含む路線であるが、普段従業員が通院する医療機関は千里中央駅に存在し、中部地域からそちらへのアクセスが制限されることになり、不安の声が出ている。	○「千里中央駅へのバス直通路線」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○なお、箕面船場阪大前駅は、バスロータリーの整備予定がなく、バスの待機やダイヤ調整をすることが困難であるため、1日を通して運行本数の少ない小野原東線（箕面船場阪大前経由）と、箕面中央線（運行本数の少ない昼間時のみ）は千里中央駅へ接続することとしています。
3	西部	・桜→千里中央行きを使っていますが、千里中央行きがなくなると不便になる。	○桜→千里中央行きの箕面中央線について、朝夕のラッシュ時は箕面船場阪大前駅での折り返し運行としますが、昼間時は千里中央駅への接続が残る案となっています。
4	西部	・以前同様の千里中央行きを希望します。無理ならそれに対処できるよう策を考えてほしいです。	○箕面中央線について、朝夕のラッシュ時は箕面船場阪大前駅での折り返し運行としますが、昼間時は千里中央駅への接続が残る案となっています。
5	西部	新稲に住んでいるが、朝、千里中央に行くには桜ヶ丘の方へ遠回りするルートとなっているし、夕方帰ってくる時も桜ヶ丘の方を先に回って遠回りして新稲へ帰ってくるルートとなっており、不便。 さらに再編にあわせて新稲から千里中央や市立病院へ行く便が非常に少なくなる（1日数本程度）と聞いた。萱野駅に路線を設定されるのは、それはそれでいいと思うが、今まであった市立病院や船場、千里中央の方へ行く便もきちんと残して欲しい。本数も含めて。バスである以上、目的地へ行って、帰ってこれるダイヤ設定はせめて必要ではないかと思う。	○「新稲地域を運行する箕面中央線について、運行頻度を確保してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-5】をご参照ください。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑫「箕面中央線」に関すること 7件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	西部	<p>新稲地域はバスがすごく不便だと思います。 市立病院や千里中央方面から山麓線をまわって新稲のバス停に来る路線は残るみたいですが、本数はだいぶ減ると聞きました。 1日に数本しか運行されないのでは路線があるとはいえないと思います。 運行本数が少なくなってしまうとしても、せめて朝・昼・夕のそれぞれの時間帯に満遍なく走ってほしいです。 朝にだけ走っても、昼や夕方にも走ってもらわないと、行ったところから帰って来れなくなってしまいます。</p>	<p>○「新稲地域を運行する箕面中央線について、運行頻度を確保してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-5】をご参照ください。</p>
7	西部	<p>阪急バス箕面中央線は、西部地域から、市役所（別館も含む）、市立病院、ライフプラザ、多世代交流センター、文化芸術劇場、生涯学習施設、府立稲スポーツセンターなど多数の公共施設を経由して、北急駅（千里中央駅）への直接のアクセスが可能な路線です。自家用車を所有しない私たち家族にとっては生活のために必要な路線で、頻繁に利用しています。 今回のバスネットワーク再編資料では、市内の東西の移動がよりスムーズになるとされていますが、西部地域の交通弱者にとっては、箕面中央線が現行の運行本数よりかなりの減便となり、逆に生活の質が落ちてしまうと思います。タクシーでは料金が高すぎて、代替手段にはなりません。私たち家族も、外出をあきらめなければならず、また通院にはさらに時間がかかってしまいます。 そこで、箕面中央線について、休日の運行も含めて、現状の運行頻度維持となるよう、路線バスやオレンジゆずるバスの再編、あるいはオンデマンドバスなどの導入などを強く希望します。 宜しくお願い致します。</p>	<p>○西部地域を運行するバス路線について、バス利用者が60%程度まで減少する想定に対し、箕面中央線に加え（仮）箕面小野原線を運行することで、北大阪急行線の駅へアクセスする運行頻度は、現行の80%程度を確保することを目指す案となっています。 ○市立病院へのアクセスは、施設の特徴から市民生活にとって欠かせないものであるため、オレンジゆずるバスなど路線バス以外の交通モードで重点的に補完する方向で検討を行っています。 ○ご意見のようなオンデマンドバスなどについては、鉄道やバス路線を補完する役割として、鉄道やバスの運行が困難なエリアでの導入が期待されることから、箕面市においても事例研究や情報収集を行っています。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑬「（仮）箕面小野原線」に関すること 10件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	中部	<p>いつもご苦労様です。</p> <p>阪急バスの運行ルートの再編についてですが、私は現在、今宮4丁目地区に住んでおり、同じ今宮4丁目と西宿の芋川以南周辺の地区に住んでいる知人とよくこの件について話しています。</p> <p>この周辺は、40年ほど前に、大手では阪急を始め、当時の中堅住宅開発会社が開発した地域で、住宅と共に住人の高齢化が進んでいる地域です。</p> <p>昨今の高齢者による自動車の事故の多さもあり、自動車を手放したいと考える人は私の両親も含めたくさんいますが、バス停すらない現実がそれを阻んでいます。</p> <p>箕面船場阪大前駅が開業しても、40代の私がスニーカーで歩いて13分は、高齢者が買い物荷物を持って帰るには遠すぎ、バス停ができない限り自動車を手放すことが難しいでしょう。箕面はこれからも高齢者が減ることはないでしょうし、なるべく高齢者が危険な自動車を手放し、且つ、自立した生活が可能にするためには箕面船場阪大前駅に繋がる阪急バスのバス停が必須だと感じています。</p> <p>具体的には、現在、ゆずるバスの「今宮4丁目」停があるあたり、今宮4丁目南信号と今宮4丁目信号の間の区間くらいかとおもいますが、バスが停車した際他の車の通行を考慮すると道幅の広い今宮4丁目南信号の南側の方がよいのかもしれませんが。</p> <p>阪急バス運行ルート再編の機に、是非とも叶えて下さいますよう、ご検討お願いいたします。</p>	<p>○「バス路線再編を機にバス停を設置してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。</p>
2	東部	<p>箕面小野原線・小野原東線の二路線について切望いたします。</p> <p>小野原西六丁目に住んでおり、北千里駅に歩くにも自転車にも逆さがきつく、道も狭く、車も持っていないので、たいへん困っております。</p> <p>小野原西五丁目停留所から新駅に通じるバスが平日昼間でも最低4本は欲しいです。</p> <p>また箕面駅周辺に市役所や警察署が集中しているので、手続きに行くのに必要です。</p> <p>ぜひよろしく願います。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p>
3	東部	<p>箕面小野原線と小野原東線をぜひ願います。</p> <p>小野原西六丁目からは最寄り北千里駅ですが、道が狭くて坂も急だし、バス停が遠くて本数が少なくてとても困っています。</p> <p>車も運転できません。</p> <p>小野原西五丁目停留所から新駅に行くバスが平日昼間でも生活のために1時間に4本は必要です。</p> <p>よろしく願います。</p>	<p>○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること
 ⑬「（仮）箕面小野原線」に関すること 10件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	東部	現在のところ阪急北千里駅からの通勤をしております。 以前より北大阪急行の延伸がより利便性が良くなって自身は元より大阪府民そのほかの方々にも活動頻度が素人ながら上がってより良くなると思います。 小生自身はやはり、小野原東線 箕面小野原線が新設してくれると嬉しいです。	○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。
5	中部	【「箕面中央線」に関すること-NO.1から再掲】 千里中央駅へのバス直通路線を存続してほしいという多くの意見に対し、市は鉄道と並行するバス路線は廃止するという方針であるが、（仮）箕面小野原線、小野原東線、箕面中央線、の3路線が鉄道と並行する。矛盾を感じる。 このうち箕面中央線は、提示の通り、地域医療の拠点である市立病院を含む地域住民の生活にも欠かせない路線であるが、運航頻度が減少し、同じく多くの医療機関が存在する千里中央駅へのアクセスも、どの駅からも遠く急坂の多い中部地域（稲・坊島・如意谷）から現行より制限される案になっていることに不満を感じる。 一方で、（仮）箕面小野原線、小野原東線、の2路線が市の方針に反して鉄道と並行し、主な商業施設が存在する箕面萱野駅と千里中央駅へ直結させていることに、不公平感がある。小野原地域を優遇しすぎではないか。	【「箕面中央線」に関すること-NO.1から再掲】 ○「千里中央駅へのバス直通路線」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○なお、箕面船場阪大前駅は、バスロータリーの整備予定がなく、バスの待機やダイヤ調整をすることが困難であるため、1日を通して運行本数の少ない小野原東線（箕面船場阪大前経由）と、箕面中央線（運行本数の少ない昼間時のみ）は千里中央駅へ接続することとしています。 ○なお、市立病院へのアクセスは、施設の特性から市民生活にとって欠かせないものであるため、オレンジゆずるバスなど路線バス以外の交通モードで重点的に補完する方向で検討を行っています。
6	中部	【「箕面中央線」に関すること-NO.2から再掲】 白島線の見直しにより市立病院経由系統の運行をとりやめるため、千里中央駅から本意見書提出者の所在地である中部地域へのアクセスが制限される。千里中央駅からのバス直通路線を存続してほしいという多くの意見に対し、市は鉄道と並行するバス路線は廃止するという方針であるが、中部地域（稲・坊島・如意谷）はどの駅からも遠く急坂が多いため、各駅から自転車を使用しての通勤は困難であり、従業員から不満の声が出ている。 一方で、（仮）箕面小野原線、小野原東線、箕面中央線、の3路線が鉄道と並行する案となっており、市の方針との矛盾を感じる。小野原地域を優遇しているように見える。 箕面中央線は、提示の通り、地域医療の拠点である市立病院を含む路線であるが、普段従業員が通院する医療機関は千里中央駅に存在し、中部地域からそちらへのアクセスが制限されることになり、不安の声が出ている。	【「箕面中央線」に関すること-NO.2から再掲】 ○「千里中央駅へのバス直通路線」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○なお、箕面船場阪大前駅は、バスロータリーの整備予定がなく、バスの待機やダイヤ調整をすることが困難であるため、1日を通して運行本数の少ない小野原東線（箕面船場阪大前経由）と、箕面中央線（運行本数の少ない昼間時のみ）は千里中央駅へ接続することとしています。
7	西部	・箕面小野原線は距離が長く、ダイヤが乱れるのではないかと本数を増やす予定か？	○（仮）箕面小野原線は、北大阪急行線延伸に伴うバス路線再編の際に新設する路線であるため、ダイヤ設定にあたってダイヤの乱れが極力生じないように設定するとともに運行開始後にダイヤの乱れが頻発する場合は、適宜ダイヤ調整を行うよう阪急バス（株）にお伝えいたします。 ○（仮）箕面小野原線は、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしています。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること
 ⑬「（仮）箕面小野原線」に関すること 10件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	西部	再編案では、今までバスが走っていない道路にもルートが引かれているところもあると思うが、通る道路も含めてこのルートで確定か。確定ということであれば、しばらく先に今宮4丁目に家を建てる予定があるので、新しくルート設定される小野原東線や箕面小野原線で、新しく通る事になる今宮4丁目付近にバス停を設置してほしい。	○「バス路線再編を機にバス停を設置してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。
9	西部	<p>【「彩都線」に関すること-NO.1、「北大阪ネオポリス線」に関すること-NO.3から再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・しばらく先に坊島へ引越す予定の市民です。 ・彩都地域や東部地域と西側のバス路線を一体的に結ぶ再編案に賛成です。 ・小野原や彩都といった新しい街（カフェなどもたくさんある）に買い物などをしに行けるとするのは嬉しいですし、今までは行っていなくてもバスがあるなら行ってみようという人も増えると思います。 ・個人的には、箕面小野原線の箕面萱野駅から少し西側あたりにもバス停を設置いただけると、小野原方面にも彩都方面にもバス1本で行けていいなと思っています。ぜひ検討をお願いします。 	<p>【「彩都線」に関すること-NO.1、「北大阪ネオポリス線」に関すること-NO.3から再掲】</p> <ul style="list-style-type: none"> ○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。 ○「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」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。
10	不明	<p>現在、箕面駅発のバスを利用している箕面市民です。</p> <p>現在は、よく阪急バスで乗り換えなしで箕面駅前から新船場北橋や千里中央に行ったりします。</p> <p>ところが、「地域公共交通計画（素案）」によりますと、同じ箕面市内の新船場北橋付近へ行くためにも今後は箕面駅からバスと電車を乗り継いで箕面船場阪大前駅に行かねばなりません。</p> <p>乗り継ぎなしで箕面駅から新船場北橋付近に行けるよう、せめて、バスの「（仮）箕面小野原線」は箕面駅を経由するようにしてほしいです！！</p> <p>箕面駅から箕面6丁目停留所または箕面警察前停留所までは、ずいぶん離れています。</p> <p>年齢を重ねた身には、同じ箕面市内に行くのに乗り継ぎはしんどいです。</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○（仮）箕面小野原線については、既存の箕面中央線をベースに再編案の検討を行っており、路線沿線から北大阪急行線の駅への速達性確保の観点から箕面駅は経由しないルート案となっています。 ○路線バスを補完する役割として箕面市内の買い物や公共施設などへの移動手段を担うオレンジゆずるバスの再編内容について、現在、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検討を行っています。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑭「小野原東線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	小野原東線を是非実現させて下さい。小野原住人は新駅開設後、間違いなく使います。 阪大外国語学科、船場図書館、新ホールに行くのも便利で、現在でも利用者は多かろうと思います。	○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。
2	中部	【「(仮)箕面小野原線」に関すること-NO.1から再掲】 いつもご苦勞様です。 阪急バスの運行ルートの再編についてですが、私は現在、今宮4丁目地区に住んでおり、同じ今宮4丁目と西宿の芋川以南周辺の地区に住んでいる知人とよくこの件について話しています。 この周辺は、40年ほど前に、大手では阪急を始め、当時の中堅住宅開発会社が開発した地域で、住宅と共に住人の高齢化が進んでいる地域です。 昨今の高齢者による自動車の事故の多さもあり、自動車を手放したいと考える人は私の両親も含めたくさんいますが、バス停すらない現実がそれを阻んでいます。 箕面船場阪大前駅が開業しても、40代の私がスニーカーで歩いて13分は、高齢者が買い物荷物を持って帰るには遠すぎ、バス停ができない限り自動車を手放すことが難しいでしょう。箕面はこれからも高齢者が減ることはないでしょうし、なるべく高齢者が危険な自動車を手放し、且つ、自立した生活が可能にするためには箕面船場阪大前駅に繋がる阪急バスのバス停が必須だと感じています。 具体的には、現在、ゆずるバスの「今宮4丁目」停があるあたり、今宮4丁目南信号と今宮4丁目信号の間の区間くらいかとおもいますが、バスが停車した際の他の車の通行を考慮すると道幅の広い今宮4丁目南信号の南側の方がよいのかもしれない。 阪急バス運行ルート再編の機に、是非とも叶えて下さいますよう、ご検討お願いいたします。	【「(仮)箕面小野原線」に関すること-NO.1から再掲】 ○「バス路線再編を機にバス停を設置してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。
3	東部	【「(仮)箕面小野原線」に関すること-NO.2から再掲】 箕面小野原線・小野原東線の二路線について切望いたします。 小野原西六丁目に住んでおり、北千里駅に歩くにも自転車にも逆さがきつく、道も狭く、車も持っていないので、たいへん困っております。 小野原西五丁目停留所から新駅に通じるバスが平日昼間でも最低4本は欲しいです。 また箕面駅周辺に市役所や警察署が集中しているので、手続きに行くのに必要です。 ぜひよろしく願います。	【「(仮)箕面小野原線」に関すること-NO.2から再掲】 ○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑭「小野原東線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	東部	<p>【「（仮）箕面小野原線」に関すること－NO.3から再掲】 箕面小野原線と小野原東線をぜひお願いします。 小野原西六丁目からは最寄り北千里駅ですが、道が狭くて坂も急だし、バス停が遠くて本数が少なくとても困っています。 車も運転できません。 小野原西五丁目停留所から新駅に行くバスが平日昼間でも生活のために1時間に4本は必要です。 よろしくお願いします。</p>	<p>【「（仮）箕面小野原線」に関すること－NO.3から再掲】 ○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p>
5	東部	<p>新設予定の小野原東線は、始発駅である箕面萱野駅経由、箕面船場阪大前、千里中央行きにして欲しい。 今まで、通勤や通学時、始発駅である北千里や千里中央駅への直行便は大変メリットが多かった。（始発駅は座れる為） 箕面小野原線で阪大前経由で箕面萱野駅に行く便は出来るが、所要時間が多くかかりそうなので、小野原東線は、始発駅である箕面萱野駅に直行し、その後箕面船場と千里中央駅に向かうようなルートにして欲しい</p>	<p>○小野原東線については、既存の北千里駅経由千里中央行きも存続する案となっており、箕面萱野駅・箕面船場阪大前駅への運行ルートを分割してしまうとそれぞれの運行頻度が非常に少なくなり、かえって利用者の利便性が低くなる恐れがあるため、新駅へのアクセスは箕面船場阪大前駅方面に集約するルート案としています。</p>
6	東部	<p>【「（仮）箕面小野原線」に関すること－NO.4から再掲】 現在のところ阪急北千里駅からの通勤をしております。 以前より北大阪急行の延伸がより利便性が良くなって自身は元より大阪府民そのほかの方々にも活動頻度が素人ながら上がってより良くなると思います。 小生自身はやはり、小野原東線 箕面小野原線が新設してくれると嬉しいです。</p>	<p>【「（仮）箕面小野原線」に関すること－NO.4から再掲】 ○北大阪急行線の延伸とそれに伴う公共交通網の再編を契機として、箕面市内がより魅力的なまちとなり、持続的に発展できるよう、関係部局とも連携しながら、今後の取り組みを進めていきます。</p>
7	中部	<p>【「箕面中央線」に関すること－NO.1、「（仮）箕面小野原線」に関すること－NO.5から再掲】 千里中央駅へのバス直通路線を存続してほしいという多くの意見に対し、市は鉄道と並行するバス路線は廃止するという方針であるが、（仮）箕面小野原線、小野原東線、箕面中央線、の3路線が鉄道と並行する。矛盾を感じる。 このうち箕面中央線は、提示の通り、地域医療の拠点である市立病院を含む地域住民の生活にも欠かせない路線であるが、運航頻度が減少し、同じく多くの医療機関が存在する千里中央駅へのアクセスも、どの駅からも遠く急坂の多い中部地域（稲・坊島・如意谷）から現行より制限される案になっていることに不満を感じる。 一方で、（仮）箕面小野原線、小野原東線、の2路線が市の方針に反して鉄道と並行し、主な商業施設が存在する箕面萱野駅と千里中央駅へ直結させていることに、不公平感がある。小野原地域を優遇しすぎではないか。</p>	<p>【「箕面中央線」に関すること－NO.1、「（仮）箕面小野原線」に関すること－NO.5から再掲】 ○「千里中央駅へのバス直通路線」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○なお、箕面船場阪大前駅は、バスロータリーの整備予定がなく、バスの待機やダイヤ調整をすることが困難であるため、1日を通して運行本数の少ない小野原東線（箕面船場阪大前経由）と、箕面中央線（運行本数の少ない昼間時のみ）は千里中央駅へ接続することとしています。 ○なお、市立病院へのアクセスは、施設の特性から市民生活にとって欠かせないものであるため、オレンジゆずるバスなど路線バス以外の交通モードで重点的に補完する方向で検討を行っています。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑭「小野原東線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	中部	<p>【「箕面中央線」に関すること-N0.2、「(仮)箕面小野原線」に関すること-N0.6から再掲】</p> <p>白島線の見直しにより市立病院経由系統の運行をとりやめるため、千里中央駅から本意見書提出者の所在地である中部地域へのアクセスが制限される。千里中央駅からのバス直通路線を存続してほしいという多くの意見に対し、市は鉄道と並行するバス路線は廃止するという方針であるが、中部地域（稲・坊島・如意谷）はどの駅からも遠く急坂が多いため、各駅から自転車を使用しての通勤は困難であり、従業員から不満の声が出ている。</p> <p>一方で、(仮)箕面小野原線、小野原東線、箕面中央線、の3路線が鉄道と並行する案となっており、市の方針との矛盾を感じる。小野原地域を優遇しているように見える。</p> <p>箕面中央線は、提示の通り、地域医療の拠点である市立病院を含む路線であるが、普段従業員が通院する医療機関は千里中央駅に存在し、中部地域からそちらへのアクセスが制限されることになり、不安の声が出ている。</p>	<p>【「箕面中央線」に関すること-N0.2、「(仮)箕面小野原線」に関すること-N0.6から再掲】</p> <p>○「千里中央駅へのバス直通路線」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。</p> <p>○なお、箕面船場阪大前駅は、バスロータリーの整備予定がなく、バスの待機やダイヤ調整をすることが困難であるため、1日を通して運行本数の少ない小野原東線（箕面船場阪大前経由）と、箕面中央線（運行本数の少ない昼間時のみ）は千里中央駅へ接続することとしています。</p>
9	西部	<p>【「(仮)箕面小野原線」に関すること-N0.8から再掲】</p> <p>再編案では、今までバスが走っていない道路にもルートが引かれているところもあると思うが、通る道路も含めてこのルートで確定か。確定ということであれば、しばらく先に今宮4丁目に家を建てる予定があるので、新しくルート設定される小野原東線や箕面小野原線で、新しく通る事になる今宮4丁目付近にバス停を設置してほしい。</p>	<p>【「(仮)箕面小野原線」に関すること-N0.8から再掲】</p> <p>○「バス路線再編を機にバス停を設置してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。</p>
10	東部	<p>【「粟生団地線」に関すること-N0.2から再掲】</p> <p>現在、通勤で千里中央駅⇄阪急小野原住宅南駅(中央・北)間の阪急バスを利用しております。</p> <p>同エリアは住宅街であるため通勤通学者も比較的多く、朝夜の時間帯のバスの利用者は多いです。</p> <p>しかしながら、バスの本数が非常に少なく(1時間に2本程度)、結果としてバスがない場合は171号線を通る箕面墓地前や新家駅を利用せざるを得ない状況です。小野原東を経由する粟生団地行きバスの本数は比較的多いものの、小野原西エリアを経由するバスの本数は非常に少なく、不便に感じておりますので、特に朝夜の本数の増加をご検討いただきたく存じます。</p> <p>最終バスの時間に関しましても、22時までと時間が早いので、23時頃まで運行していただくと非常に幸いです。</p> <p>また、新設される小野原東線(箕面船場阪大前経由)に関しましても、同じく本数を増やして運行いただくと、より交通の便が良くなると思います。</p> <p>小野原エリアに限られた意見かと存じますが、実際に周囲でも本数を増やして欲しいという声も多く聞きますので、上記の意見を反映していただくと幸いです。</p> <p>ご検討のほど、何卒宜しくご意見申し上げます。</p>	<p>【「粟生団地線」に関すること-N0.2から再掲】</p> <p>○各地点における具体的なダイヤ設定は未定であるため、いただきましたご意見は、阪急バス(株)にお伝えいたします。</p> <p>○小野原東線(箕面船場阪大前経由)については、社会実験期間中の利用実態に応じて、路線の存廃や路線のあり方について検討を行うこととしており、利用実態によっては、サービスレベルの向上の可能性があります。</p> <p>○市・協議会としても、社会実験期間に多くの市民のみなさまにバスをご利用いただくことで路線を存続・サービスレベルの向上をすることができるよう利用促進に努めてまいりますので、ご理解、ご協力をお願いいたします。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑭「小野原東線」に関すること 12件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
11	東部	小野原東線の小野原南バス停から阪大口バス停間府道120号線小野原西六丁目交差点付近にバス停の新設。	○「バス路線再編を機にバス停を設置してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-6】をご参照ください。
12	東部	<p>【「粟生団地線」に関すること-NO.12から再掲】</p> <p>阪急バス粟生団地線と小野原東線は、鉄道延伸後もあくまでも基本ベースは阪急北千里駅千里中央行き、選択肢として北急新駅行きを設定する方向でお考え願います。</p>	<p>【「粟生団地線」に関すること-NO.12から再掲】</p> <p>○北大阪急行線の延伸後のバスのルート案や運行頻度案については、現在のバス利用者数やバス利用者を対象に実施したアンケート結果を基に需要予測を行った上で検討を行っています。</p>

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑮「その他」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	不明	彩都⇄箕面駅 彩都⇄小野原 へ行き来しやすい運行ルート希望します。	○彩都線及び北大阪ネオポリス線の再編により、一部便では彩都地域から箕面駅まで直通することができるルート案となっています。 ○路線バスを補完する役割として箕面市内の買い物や公共施設などへの移動手段を担うオレンジゆずるバスの再編内容について、現在、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検討を行っています。
2	中部	外院に住んでいます。 以前から阪急電車を利用しにくく、困っています。 北千里駅まで南へ一本道であるにも関わらず、バスが出ていないため阪急電車が利用出来ません。箕面駅行きもなくなるとますます阪急電車に乗ることが出来ません。 北千里駅には商業施設や公園、学校などがあります。どうか北千里駅行きを新設していただきたく切に願います。 よろしくお願いいたします。	○北大阪急行線延伸に伴う路線バス網の再編の検討にあたっては、現在運行している路線をベースとして、新駅への接続への変更やその運行頻度について検討を行ったものです。
3	不明	青松園から今宮など縦に降りる線が必要だと考えます。171に降りるなど。 個人的には青松園⇄北千里行きのルートが欲しいと思います。 ご検討よろしくお願いいたします。	○北大阪急行線延伸に伴う路線バス網の再編の検討にあたっては、現在運行している路線をベースとして、新駅への接続への変更やその運行頻度について検討を行ったものです。
4	不明	いつも利用させていただいております。 バスのルートなのですが、現在【墓地公園前】のバス停を利用させていただいているのですが、彩都へ行くバスがなく、いつも困っております。是非早急にご検討いただけると助かります。よろしくお願いいたします。	○路線バスを補完する役割として箕面市内の買い物や公共施設などへの移動手段を担うオレンジゆずるバスの再編内容について、現在、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検討を行っています。
5	東部	(15)「箕面市地域公共交通に基づく路線バスネットワークの再編（案）」について。 東能勢線や忍頂寺線（奥・粟生団地系統）なども、現状維持の路線については、阪北線や石橋線・豊中市内線のように「現行通りとする」「現行通りの本数を維持する」と明記するべきではないのか。北部地域や東部地域の生活を維持する『広域的地域間幹線』路線であることを、強調したほうがよい。	○「広域的な公共交通網についても計画に位置付けるべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-2】をご参照ください。
6	中部	移動手段の確保をバスかゆずるバスかどちらかになると理解しています。 如意谷住宅→アサンクション→箕面駅→箕面市役所→一七号線→萱野新駅→ルミナス→如意谷住宅のコースは賛成です。「バス路線」が無くなったら将来が無いので、今少し考え方を改めてバスを残せて頂く様願います。	○路線バスを補完する役割として箕面市内の買い物や公共施設などへの移動手段を担うオレンジゆずるバスの再編内容について、現在、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検討を行っています。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑮「その他」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	東部	○箕面市地域公共計画に基づく路線バスネットワークの再編（案）についてP12以降の運行間隔表は、現行（北千里）千里中央方向行に対し再編後北急駅行とまとめられ、運行回数が従前従後で変わらなければ確実に北千里・千里中央行の便数の大幅な減少となりますが、まとめてあるためにその比率の想定が出来ません。「現行以上の運行頻度の確保を目指します」と記載されていても、再編後、北千里駅へのバスの運行間隔が推察すら出来ないような表では、適切な判断資料にはなりえないのではないのでしょうか。	○粟生地域から千里中央駅・北千里駅へアクセスする粟生団地線における現在の利用者数は、概ね3（千里中央駅）：2（北千里駅）で、より速く大阪都心へアクセスすることが可能な北大阪急行線へのアクセス手段としてのバス利用の方が多い状況であったことから、北大阪急行線の駅へアクセスする運行間隔を代表として記載しました。
8	市外	【箕面市内住宅街から大阪市内への近距離高速バスの設定】 ■箕面市内住宅街～新大阪・梅田の近距離高速バスの設定により、箕面市内住宅街と大阪市内とのダイレクトアクセスを確保する。 →梅田・新大阪～大阪大学豊中キャンパス／吹田キャンパスの近距離高速バスも設定、大阪市内から大阪大学へのダイレクトアクセスを確保する。（往路・復路をそれぞれ組み合わせて運行することにより輸送効率を上げ、片道輸送となるのを防ぐ。） 一見すると、北大阪急行電鉄と競合するように見えるが、むしろ、乗り換えが不便でマイカーなどの私的交通を利用している人を公共交通に転換し、公共交通全体のパイを増やし、公共交通分担率を上げる発想で取り組む。 ※意見書には、写真の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。	○「高速バス路線の設定」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-2】をご参照ください。
9	市外	路線バス網の再編（50頁） 【市外路線との一体運行の拡大】 始発で座れるという「箕面萱野」のポテンシャルを見込んで、「乗り換えなしで短絡できる」というバス特性を生かし、今まで他の鉄道線としか接続していなかったエリアの路線バスを、既存のバス同士をつなぐことによって、北急にうまくつなげる。 （1）豊能町・能勢町内 「箕面森町地区センター」で分断されている路線をつなぎ、豊能町・能勢町内から直接、箕面萱野へ行くことができるようにする。 （2）池田市内 「呉羽の里」で分断されている路線をつなぎ、池田市内（「五月丘」周辺）から直接、箕面萱野へ行くことができるようにする。 →一体運行による重複区間の効率化した部分を、増発用の資源としても使える。 池田市民・豊能町民の利用が進むことにより、第8章社会実験路線の見直し計画の評価基準もより満たしやすくなる。 ※意見書には、図の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。	○「市町村を跨る広域的な路線の設定」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-2】をご参照ください。

【2】路線バスネットワークの再編（案）に関すること

⑮「その他」に関すること 11件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
10	市外	<p>路線バス網の再編〈50頁〉 【市外路線との一体運行の拡大】 「乗り換えなしで短絡できる」というバス特性を生かし、今までつながって なかったエリアの既存の路線バス同士をつなげ、新たなネットワークを構築。 箕面市内・吹田市内 「千里中央」で分断されている「箕面中央線」と「吹田市内線」（岸辺駅発 着）路線をつなぐだけで、箕面市内から直接、JRの駅に行ったりできるな ど、面的なネットワークが広がる。 吹田市民・摂津市民の利用も見込めることから、第8章社会実験路線の見直し 計画の評価基準もより満たしやすくなる。 ※意見書には、図の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略していま す。</p>	<p>○「市町村を跨る広域的な路線の設定」については、主な市民意見に対する 市・協議会の基本的な考え方【3-2】をご参照ください。</p>
11	東部	<p>間谷住宅～宮の前南～尼谷～小野原～新家～今宮～かやの中央新駅～白島～青 松園前～外院～粟生団地～宮の前～間谷住宅方面の循環系統の設置。</p>	<p>○路線バスを補完する役割として箕面市内の買い物や公共施設などへの移動手 段を担うオレンジゆずるバスの再編内容について、現在、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検討を行っています。</p>

【3】オレンジゆずるバスに関すること 10件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	オレンジゆずるバスについて ・現在の1時間に1本という運行頻度では、利便性が低く利用者は増えないと考えています。ターゲットとしては高齢者の通院、買い物を想定しているようですが、「老人なら多少不便でも他に選択肢が無いから使ってくれるだろう」という行政側の思いが見え隠れするように感じています。また、納税者としても、税金を投入しているオレンジゆずるバスが乗客0人で運行しているのを見ると非常に辛いです。運行本数をもっと増やして利便性を上げたり、路線バスとの接続を行う等の施策を行い、通勤や通学にも使えるようにしていただきたいと思っています。	○「路線バスとオレンジゆずるバスの連携」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-1】をご参照ください。 ○なお、オレンジゆずるバスの運行経費については、運賃収入との差額を箕面市が負担しており、運行頻度を増やすことによって生じる運行経費の増加分に対して利用者が増えなかった場合、現状以上に箕面市の負担が増大する恐れもあるため、運行頻度の設定については、予測される利用者数とのバランスを見極めながら慎重に検討していきます。
2	中部	(1)意見素案〈ゆずるバス；阪急バスの密な連けい〉 ゆずるバスが出来た歴史から阪急バス路線のおぎないとしてゆずるバスが始まって今まで続いているが、北急延伸を機会お互いを同じレベルにおいて市の交通網を考えて下さい。ゆずるバスは阪急バスの補助ではなく、同じレベル、一貫した交通網をつくるべし！ 例えば狭い道路はゆずるバスに置きかえるなど考えたらよい。	○「路線バスとオレンジゆずるバスの連携や役割分担」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-1】をご参照ください。
3	西部	市立病院へのアクセスは市民にとって、とても重要。市立病院へアクセスするバスの本数が減るといふならその分をきちんとオレンジゆずるバスで補うべきと思う。	○市立病院へのアクセスは、施設の特徴から市民生活にとって欠かせないものであるため、オレンジゆずるバスなど路線バス以外の交通モードで重点的に補完する方向で検討を行っています。
4	東部	(3)「オレンジゆずるバス再編検討分科会」の市民委員の募集について疑問がある。ワークショップなどの会議が行われるのは平日であり、平日の昼間に参加するような人員は、仕事がない高齢者が無職に限られ、20代～40代の労働者層や10代の若者層の意見は全く取り入れられない。結局は、高齢者などの偏った年齢層だけの意見が取り入れられ、若年層や中年層の意見が反映されないような市民委員の募集になってしまう。普段バスをまともに利用せずに、「あったら利用する」などと意見を述べるだけの高齢者層ばかりの意見ではなく、普段からそしてこれからもバスを利用し続けてる若年～中年層の意見をもっと広く募集し反映させるべきではないか。平日の夕方に、高校生の通学利用があるという事実を認識しているとはとても思えない。	○オレンジゆずるバス再編検討分科会の市民委員の募集の結果、30代～80代と幅広い年齢の方にご応募をいただきました。また、募集人数を超える応募があったため、地域や年齢、普段のオレンジゆずるバスの利用状況などを踏まえ選考を行いました。 ○最終的にオレンジゆずるバス再編検討分科会に市民委員としてご参画いただいている方の年代は、30代が約14%、40代が約21%、50代が約10%、60代が約14%、70代が約24%、80代が約17%と、30代以上の各年代の方に満遍なくご参画いただいています。
5	東部	(20)オレンジゆずるバスに乗っていると、高齢者や障害者の付添人の利用客は、降車時に運転士に挨拶をまともにしない。若い年代の一般客の方が挨拶をよくできている。高齢者やこの付添人の客は、コロナ禍で黙乗が求められているのに、マスクを外して大声でべちゃくちゃしゃべっている、このご時世ではあり得ない。クレマーも多く、バスが遅延する原因になっている。彼らは以前のMバスのとときと同じ感覚でバスを利用していないか。こうした客層の雰囲気がとても悪く、オレンジゆずるバスに乗りたくないと思わない。老人会の集まりなどでしっかりと倫理教育をすべきではないか。	○感染拡大防止のための案内として、マスクの着用や会話を控えることをお願いするポスターを車内に掲示しています。 ○特定のご利用者（またはご利用者層）に対するご意見については、お答えしかねます。

【3】オレンジゆずるバスに関すること 10件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	中部	<p>【「如意谷線」に関すること-N0.8から再掲】</p> <p>現在、週5～6日千里中央まで通っている。地下鉄延伸後もこれは継続する。従って、バス路線の減便や廃止には絶対反対。そもそも地下鉄延伸は箕面市の勝手な計画。延伸した結果でバス路線を一方向的に廃止する可能性が出るなど、箕面市はどのような都市計画を作成、検討しているのか、極めてズサンである。市の都合優先で住民はあと回しの感がする。過去のアンケート調査もその母集団の扱いが極めて疑わしい。（都合の良い母集団を採用しているのか？）仮に百歩譲って昼間の時間帯の運行本数が減るならば、オレンジゆずるバスでの補完が必要で、コミュニティバスの国交省ガイドラインにも則しており、ハイブリッド運行は他地域で実証されており、強く補完を要望する。</p>	<p>【「如意谷線」に関すること-N0.8から再掲】</p> <p>○「如意谷線の再編内容」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。</p>
7	中部	<p>【「如意谷線」に関すること-N0.16から再掲】</p> <p>如意谷住宅の現況は住民高齢者の占有率が年々高く、徒歩や自動車への交通手段転換は困難な為、「如意谷線」の運行継続は必須条件です。運行時間も、最低朝・夕の通勤・通学は現行通りでお願いしたいと思います。又、その他時間帯は「ゆずるバス」の運用を検討して欲しい。</p>	<p>【「如意谷線」に関すること-N0.16から再掲】</p> <p>○「如意谷線の社会実験の実施にあたっての運行頻度」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。</p>
8	西部	<p>・オレンジゆずるバスをときどき使いますが、小さい車にいつもたくさんの方が利用していて、減多に座ることができない状況です。特に高齢者の利用が多いので、座れたとしても高齢者が乗ってくると忍びないので立つことが多いです。だから、路線バスが走れるところは路線バスを維持していくことも大事だと思います。どこもかしこもゆずるバスみたいになったら仕事で疲れていても座れなくなります。</p> <p>・大きな路線バスと小さなゆずるバスの役割分担が大事かと思います。</p>	<p>○「路線バスとオレンジゆずるバスの連携や役割分担」については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-1】をご参照ください。</p>
9	西部	<p>・あと、ゆずるバスが誰でも乗れるバスということをもっとPRしてほしいです。高齢の方が使いやすいというのももちろん大事だと思いますが、若者や子連れでも使いやすい雰囲気にしてほしいです。</p>	<p>○いただきましたご意見なども参考にしながら、より多くのかたにオレンジゆずるバスをご利用いただけるよう広報などに努めます。</p>

【3】オレンジゆずるバスに関すること 10件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
10	市外	<p>公共交通のシームレス化〈54頁〉</p> <p>【オレンジゆずるバスの市外の結節点への乗り入れ調整】</p> <p>オレンジゆずるバスの市外の結節点への乗り入れをあらかじめ想定しておく。将来的に箕面萱野駅～市立病院～千里中央という路線をオレンジゆずるバスで設定しようとしたときに、千里中央駅など、市外の結節点となる駅への乗り入れを可能とする調整を先にしておかないと、ニーズに応じた路線設定に影響が出てしまう。</p> <p>(市が運営する公共交通が市外の結節点へ乗り入れている他市の事例)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・甲賀市コミュニティバス(南草津駅(草津市)、京阪石山寺駅(大津市)など。) ・伊丹市営バス(塚口駅・猪名寺駅(尼崎市)、大阪空港駅(豊中市)、中山寺駅(宝塚市)など。) <p>※意見書には、図・写真の添付がありましたが、本意見集約では添付を省略しています。</p>	<p>○オレンジゆずるバスについては、北大阪急行線延伸後も引き続き、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の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、市内の移動手段の確保を目指して、再編案の検討を進めます。</p>

【4】その他に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	<p>【「箕面山麓線」に関すること-N0.1から再掲】</p> <p>1:山麓線の箕面駅の次は「山麓公園バスストップ」があるが、このバスストップが廃止されたため、この近くの公的施設「北斗の家」の利用が出来なくなった。行政は自らつくったこうした公的施設利用を不可にした税金のむだ使いをどう考えるか。また市内にはこうした公的施設が何か所あるか返答を望む。</p>	<p>【「箕面山麓線」に関すること-N0.1から再掲】</p> <p>○令和3年12月18日に路線バスである箕面山麓線のダイヤ改正が実施されていますが、「山麓公園前」バス停を廃止していないことを阪急バス（株）に確認しております。</p> <p>○ご意見の「北斗の家」と同類のコミュニティセンターは全13箇所あるほか、市内には図書館、生涯学習センターなど様々な公的施設があります。</p> <p>○様々な公的施設へのアクセス手段として市内循環型のオレンジゆずるバスが運行しており、路線バスでのアクセスを補完しています。</p>
2	西部	<p>2:行政はなぜ納税の負担をしている市民の何の説明もなく一方的に実行をして次々と市民の信頼を失うのだろうか？駅前の観光バス駐車場設置の説明はいつでも何か所であったかなかったか、納得できる説明を求む。着工にあたっては阪急バス、タクシー会社、地元自治会長、みのお本通り商店街振興組合、みのお物産商組合などの地元商業者団体等に事前に伝えたとあるが、肝心の一般納税市民に説明がないのはなぜか。</p>	<p>○工事着工前に阪急バス、タクシー会社、地元自治会長、みのお本通り商店街振興組合、みのお物産商組合などの地元商業者団体等に事前に説明を行いました。</p> <p>○また、箕面駅前の観光バス駐車場を含めた本市の観光施策について、地域の皆様からのご意見等をお聞きするため、昨年10月に説明会を開催し、地元商業者の皆様など約60名の方々にご参加いただき、意見交換を行いました。</p>
3	西部	<p>3:街路樹の無断伐採についても市民から大きなブーイングが起きているが、行政が平気なのはなぜ？中央郵便局南側の歩道には少なくとも3本の街路樹があったが、ここに店舗が開店するという理由だけで2本の街路樹が切られた。行政は地域住民の意見を聞いたというが、その根拠の説明を求む。近隣や通行人に尋ねても「聞いた」という人にはいまだに会えない。年度当初、市議宛てに説明したというが、肝心の市民に説明し、納得が得られたのか？</p>	<p>○箕面中央郵便局の南側、府道豊中亀岡線沿道に建設された店舗前の街路樹の件だと思いますが、当該道路は大阪府が管理する道路であり、街路樹についても同様であることから、大阪府池田土木事務所に今回のご意見をお伝えしています。</p>
4	西部	<p>4:行政の説明にはたびたび「QRコード」とか「ホームページ」を見よとかをいうが、そうした器具を持たないあるいはその使用方法を知らない市民に対し、器具の貸し出しやその指導を市民宛てにしたことがあるのか。あれば証拠をもって示されたい。上記から落ちこぼれてしまう市民にどの様に考えているのか。これからも放置するままにするのか。</p>	<p>○ホームページ以外にも広報紙やリーフレット、SNSなど多様な情報発信ツールを活用し、多くの市民に情報が伝わるよう努めています。</p>

【4】その他に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
5	西部	<p>5:市は「市民にできることは民営に」と安易に発言している。市内の幼稚園や保育所を民営化しようとしているが、まさか「民営とは利益を生じるもの」をご存じなのか。市は「箕面市は子育てしやすい街」と宣伝しているが、上記が民営化され、運営に利益が得られないとなると、保護者は常に値上げや高額負担を迫られ、上記のスローガンから程遠くなるが、少子化から脱出するためには、事実上子育てしやすい仕組み、すなわち「市が責任を持った子育て」を今から準備しておいても遅くないのでは？責任ある回答を望む。</p>	<p>○本市では、現在市内37施設ある保育施設のうち89.2%にあたる33施設が民間法人により設置されており、実際の保育園運営においては、公民に関わらず市の実施責任のもとで行われています。現在までに公立保育所3所の民営化を実施済みですが、いずれの園についても保育の質、使いやすさ等の面で充実しており、保護者の利用ニーズが高い園となっています。</p> <p>○令和元年10月の国による幼児教育・保育の無償化により、3歳以上の子どもの保育料負担がなくなっており、保護者の希望に応じた特別保育を除き、公民保育所の保護者負担はほぼ同じです。</p> <p>○公立幼稚園・保育所8園所については、稲保育所の民営化や他の7園所の再編により幼稚園と保育所両方の機能を併せ持った公立認定こども園3カ所の設置を進めていきます。</p> <p>○併せて現在公立が主体的に担っている支援を要する子どもの受入等について、民間園への丁寧な引き継ぎを進め、公民に関わらずニーズに応じて保護者に就学前施設を選択していただけるよう、また、今年度に設置する保育・幼児教育センターにおける取り組みを通じて、公立・民間や施設種別を問わず市内全ての就学前施設の更なる質の向上に向け努めます。</p>
6	西部	<p>6:先日「箕面市地域公共交通計画（素案）について」の原本となった「原本」を要求したら「展示場所で閲覧」との返答をえたが、重要な資料を行政職員だけが所持し、活性化協議会の委員らにすら配布しないのはなぜか。市民は問題をしっかりと検討する機会を奪われていると疑われても仕方がないのでは？</p>	<p>○今回実施しましたパブリックコメントの対象資料については、ページ数が非常に多く、すべての資料を持ち帰り用として市内の各公共施設に配布しようとすると、膨大な資料印刷となることから、各公共施設での閲覧用資料を配架することとしました。なお、地域公共交通計画（素案）の内容を簡潔にまとめた概要版資料を作成し、持ち帰り用資料として各公共施設に配布しております。</p> <p>○また、パブリックコメントの対象資料の内容については、市民のみなさまの関心が高く、丁寧に説明をする必要があると考え、パブリックコメントの実施に合わせ、全6回の市民説明会を開催しました。</p> <p>○なお、パブリックコメントの対象資料については、協議会の議題として協議会委員のみなさまにも配布し、ご確認いただいております。</p>

【4】その他に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	西部	提案 A:一般市民も責任を持つため、「市民から選出された市民と行政の間を取り持つ委員会」を選出し、市民の要望はこの機関を通じて市民の要求を丁寧に取り取り、市民の納得を得る活動をし、問題解決にあたる。	○市民の代表として選出された市議会議員が、市議会において市政に関する議論を行っています。新たな組織をつくる考えはありません。
8	西部	B:市民が行政と一体となる「エチケット・マナー教室」を常設しては？ 畳んだ傘を前後に振り回し手歩く歩行者、歩道を暴走するママチャリ・若者などに反省を求め、安心出来る社会構築のため、この教室は必要。欧州ではこうしたグループは常設されている。	○現在、「エチケット・マナー教室」等の講座の実施は予定しておりません。交通マナーを遵守する安全な社会に向けて、啓発活動等に取り組むよう担当部局にお伝えします。
9	西部	<p>【「白島線」に関すること-NO.11から再掲】</p> <p>今回の地域公共交通計画に対して、箕面市箕面に在住の立場から意見を申し上げます。</p> <p>地域公共交通計画の検討・立案にあたっては、当該バス路線の利便性・採算性の観点だけでなく、地域の道路計画も一体となった計画検討・立案・提示を実施願いたい。</p> <p>特に、箕面駅―箕面中央駅間の道路は偏狭で危険なため、バス路線を増強するためには道路の改善が必須であり、その取り組み方針を明確にして頂きたい。</p> <p>令和5年度（2023年度）の北大阪急行線延伸開業に伴い、箕面市に対する南北の交通手段が格段にレベルアップすることになる一方、そのターミナル間をつなぐ東西の交通手段が貧弱であり、その対策として今回の地域公共交通計画が検討・立案されることは、意義のある事と考えます。</p> <p>また、単純にターミナル間の移動のみならず、東西の交通網整備として、箕面萱野駅以东との直結も計画されている点は、評価できると考えます。</p> <p>ただ、増強される箕面駅―箕面中央駅間のバス本数は約20%増強されるのに対して、そのバスを運行するルートについては、山麓線から桜通りにルートを移すなど、桜通りに過大な負荷がかかる計画になっています。</p> <p>現状の桜通りの交通事情は、歩道の設置も限定的なことから、歩行者の安全が確保された道とは、とても言えない状況で、利便性の面でもバス停にバスが停まったら、後続の車はそのまま待機、バス同士のすれ違いは特定の位置でなければ出来ない状態にあります。</p> <p>ターミナル間の交通利便性の向上は必須の取り組みとは言え、現状の東西を結ぶ道路の状況のまま必要量のバスを投入すると、歩行者の安全確保、バス利用者・バス以外の道路利用者の利便性を損なう結果が予想されます。</p> <p>現時点、箕面駅―箕面中央駅間の道路計画については、計画が示されたとはうかがっておらず、地域公共交通計画の検討・立案にあたっては、当該バス路線の利便性・採算性の観点だけでなく、地域の道路計画も一体となった計画検討・立案を実施し、計画案として提示願いたい。</p> <p>― 以上 ―</p>	<p>【「白島線」に関すること-NO.11から再掲】</p> <p>○箕面萱野駅から箕面駅の間を運行するバス路線について、北大阪急行線延伸に伴い、運行頻度を増強する案ではなく、現行の60%程度の運行頻度とする案です。</p> <p>○市道箕面今宮線の箕面二丁目交差点から白島二丁目交差点の約1.6km区間において、自動車や歩行者それぞれが安全に通行できるよう車道を幅6m、その両側に1.5m以上の歩道を整備していきます。</p> <p>○整備にあたっては、沿道の建物が建て替わる際に、市が用地買収のご協力を求めるもので、長期間にわたる事業となりますが、沿道のみならずご協力をいただきながら安全な道路整備を進めていきます。</p> <p>○なお、令和4～5年度は北小学校南側付近の区間約230mにおいて、用地買収を伴わない水路にふたをかけ、歩道を整備していきます。</p>

【4】その他に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
10	東部	<p>(2)箕面市だけというより、そもそもの大阪府が『地域公共交通確保維持事業』に他市・他府県に比べて完全に行き遅れている。京都府や兵庫県では、市町・府県をまたぐ地域間幹線路線について、どのような補助金を出しているか、どのように育てていくのか。議論をしっかりとされているし、議論の内容も公開しているし、新聞報道などもなされる（特に、猪名川町・三田市・向日市・長岡京市など、神戸新聞や京都新聞で会議の都度その内容が報道されている）。</p> <p>箕面市内には、北大阪ネオポリス線や東能勢線・忍頂寺線・妙見口能勢線をはじめ、郡部の基幹路線である地域幹線交通路線が運行されている。国（国交省近畿運輸局）や府の担当者が委員やオブザーバーに参加しているのに、なぜ府県によってこれほど違いがあるのか。京都府や兵庫県では、地域幹線交通路線に対してどのような路線があつてどのような補助がされているのか公開されているのに、大阪府にはそのページすら見当たらない。バス利用者を軽視しているのしか思えない。</p> <p>このことは、前回の『地域公共交通計画（素案）の方向性に対する市民意見』パブリックコメントの回答でも「直近では、本パブリックコメントの開始時に、近隣7市町に対して情報共有を行いました。今後も引き続き、周辺自治体と情報共有を行いながら計画策定を進めてまいります。」と曖昧な回答であり、運輸局や府が会議の幹事となり、近隣市町と議論を進める場が設定されていないのが明白である。なぜ、市内の路線再編だけに留め、近隣市町との会議を設定し、積極的に議論を進めていかないのか？なぜ、大阪府は京都府や兵庫県と同じようなことが出来ないのか？委員である近畿運輸局はこれを府や市に対して指導しないのか。不思議で仕方がない。</p>	<p>○いただきましたご意見は、大阪府や近畿運輸局にお伝えします。</p>
11	東部	<p>(18)広域的なバスネットワークについて、神姫バスの三田～大阪だけでなく、JRバスの大阪～津山も白島付近で見かけるようになったので、箕面市内に停車するように積極的に誘致してほしい。</p>	<p>○広域的なバスネットワークについては、大阪府や事業者などの関係者と連携し、対応を検討します。</p>
12	東部	<p>(19)平日朝ラッシュ時で、箕面自由学園のスクールバスが、路線バスの乗降を邪魔している。国道171号線、粟生間谷西四丁目付近など。何度か直接苦情を申し入れたが、改善されない。スクールバスが路線バスのバス停付近に停車し、乗降扱いをすることは許されるのか。萱野のプールの通学バスや、幼稚園の送迎バスなども同様に、バス停で乗降しており、路線バスの乗降の邪魔をしている。これらは法令違反ではないのか。</p>	<p>○道路交通法において、バスの停留所から10m以内の部分は、原則、バスの乗客の乗降のための駐停車を除き駐停車禁止となっていますが、関係者の合意等があった場合に限って、他の一般旅客自動車運送事業の用に供する自動車の駐停車も認められる場合があります。</p> <p>○いただきましたご意見をふまえ、各関係者の手続き状況等を確認した上で、必要に応じて警察に情報提供します。</p>

【4】その他に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
13	東部	(21)北大阪急行が延伸したところで、休日には、白島バス停車前の坊島四丁目交差点を先頭にして、かやの中央への駐車場待ちの車列が最左車線を占有するため、北向き直進の車線が1車線にしばられ、渋滞が萱野跨道橋の南詰まで延びる。これは2003年に萱野中央が街びらきしてから、20年近くもこの現状が改善されない。警備員を配置したところで、車線を拡張しなければ、渋滞は改善されないし、バスもこのせいで遅延してばかりいる。箕面市の道路整備が立ち遅れているのは明らかだ。	○市においても国道423号の坊島四丁目交差点を先頭にした北行き車線が渋滞している状況は認識しており、その原因は坊島四丁目交差点及び白島二丁目交差点であると考えています。大阪府は、国道423号の本線について国道171号を越えてから箕面トンネルまでの間をアンダーパス化する計画としており、既にその用地も確保していることから、早急に事業を実現するよう、毎年、大阪府へ要望しているところです。今後の交通量増加が見込まれることから、引き続き大阪府に対して、早急な対応を求めてまいります。
14	東部	国交省の実施したパブコメのとりまとめに関与した経験があります。その案件では様々な真摯な意見提言等がなされたものの、ものの見事に「ただ聞き置いた」だけで、ガス抜きの意味合い以上の何物でもないといった扱いで終わってしまい愕然とした思いでした。今回のパブコメ募集も、本当の意味での市民サービス向上の視点を欠落させて、新駅に向けたバス路線の振替再編ありきの方向で案がまとめられてきているかのように思われるなかであって、今更何を言ってもどうにもならないのかもしれませんが。過去の市の審議会の委員をしていた時にもこの件については同様の主旨の発言を行い今後の考慮をお願いしたことがありますが、多少とも検討の一つとして取り上げられた形跡は感じられず誠に残念であります。箕面市の実施するパブコメが国の案件で経験したようなことにはならないと信じたいところですが、如何なものでしょうか…	○みなさまから提出された意見を踏まえ、一部路線については、運行頻度や路線の設定について、再検討を行い、再編案の修正を行っています。 ○また、地域公共交通計画の記載事項についても、提出された意見を踏まえ、一部で修正を行っています。
15	市内・不明	最後に「箕面市地域公共交通計画（素案）について」などは、何を指すのかいまいちわからないため、慣れ親しんだ名称を用いて広報していただきたい	○今回のパブリックコメントは、地域公共交通計画を策定するにあたって、広く市民のみなさまの声を聴くため、その素案に関する意見募集を行ったものです。
16	中部	・パブリックコメントについて：もみじだよりなどいろいろな方面で文書を公開しているとの事ですが、私の周囲ではあまり周知されていなかったです。音声による告知もどうですか？市役所内でしたら、放送可能など思います。	○今回のパブリックコメントの実施にあたっては、市ホームページでの資料の公開や公共施設での資料の配架に加え、もみじだより5月号の特集記事としてカラーページで周知を図るとともに、パブリックコメントを募集中である旨およびパブリックコメント対象資料を掲載している市HPにリンク可能なQRコードを記載したポスターを市内でバス利用者の多いバス停（20ヶ所以上）に掲示しました。なお、今後の実施にあたっては、より多くの方に情報が周知されるよう対応を検討いたします。
17	西部	最後に、「運行バス会社の変更も検討すべき」と提案します。 箕面市役所職員は、市民説明会にて「再編案は阪急バスが撤退されたら困るのでそれを含めて検討している」との発言がありました。通常、優良な民間企業は利用者の声を直接聞いてサービスを改善するのが当然です、市民説明会に阪急バス関係者の同席、聴講もしておらず真剣に検討しているとは考えられません。阪急バスが市民の意見に理解を示さないのであれば、隣接市のように他私鉄バス会社に打診することを検討するべきと考えます。	○協議会には阪急バス（株）の代表者も委員として参画しており、市民説明会で出された意見やパブリックコメントで提出された意見については、共有を行っています。 ○今回、意見募集の対象としていた路線バスはすべて阪急バス（株）の営業路線として運行する路線であり、その路線の運行を他のバス事業者に打診する予定はありません。なお、阪急バス（株）の運行では採算が確保できず、路線の維持・存続が危ぶまれる場合については、他事業者によるデマンド型運行への変更なども含めて対応を検討します。

