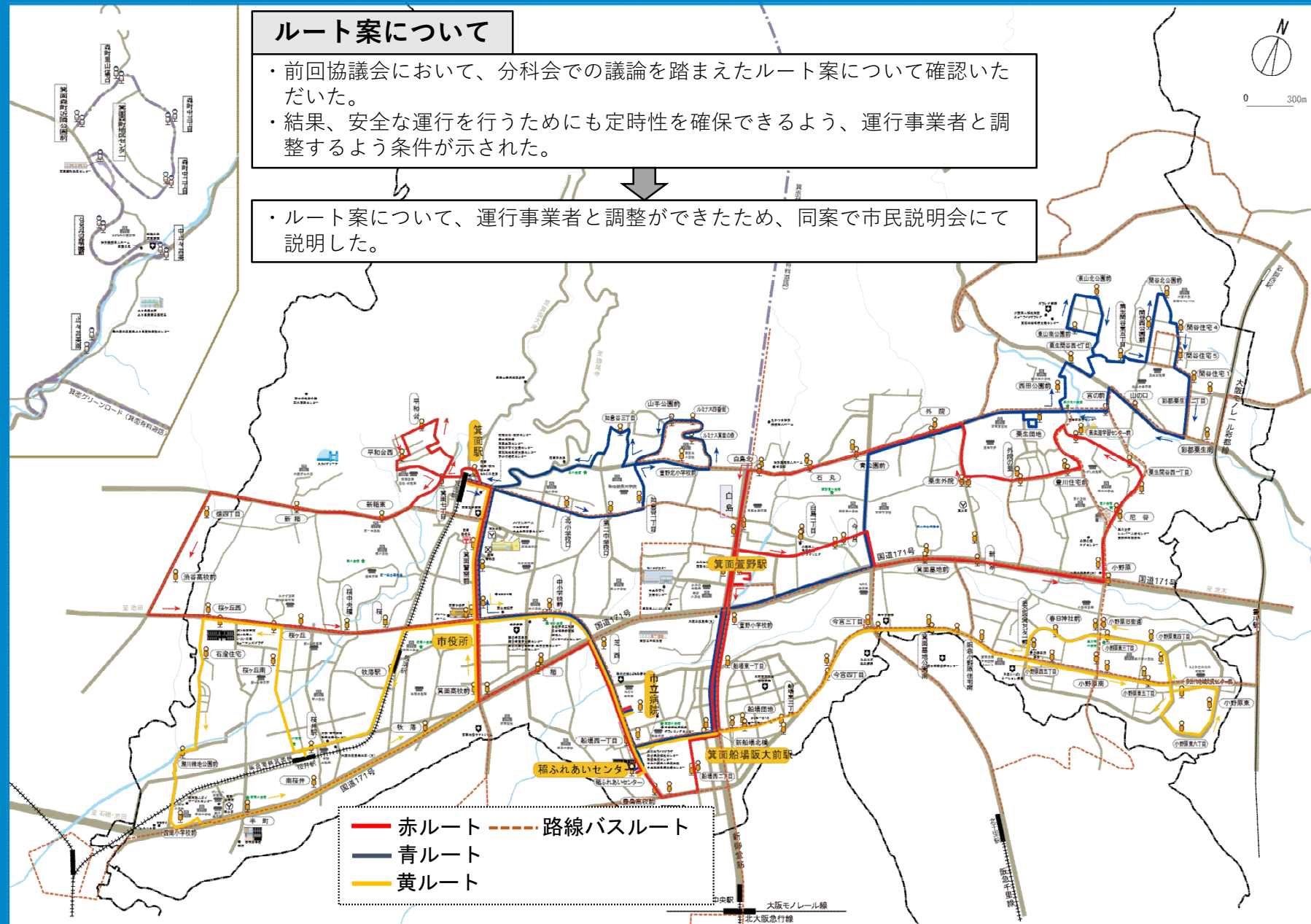


第4回 オレンジゆずるバス再編検討分科会における
説明内容・議論の結果、及びご意見について
【ルート案について】

ルート案について

- ・前回協議会において、分科会での議論を踏まえたルート案について確認いただいた。
- ・結果、安全な運行を行うためにも定時性を確保できるよう、運行事業者と調整するよう条件が示された。

- ・ルート案について、運行事業者と調整ができたため、同案で市民説明会にて説明した。



(1) 青ルート of 箕面萱野駅へのアクセス確保

| | |
|-------------------|---|
| 議論の結果 | 青ルートによる箕面萱野駅へのアクセスは不要 |
| 分科会におけるご意見 | <ul style="list-style-type: none">・ オレンジゆずるバスをアクセスさせることで路線バスへ影響があるのであれば、箕面萱野駅へのアクセスは不要だが、路線バスとのルートの重複による影響について、より詳しく説明がほしい。 |

(2) 彩都地域に隣接するバス停の移動

| | |
|-------|--|
| 説明会意見 | 彩都地域へもルートを設定してほしい。ルート設定が困難であれば、彩都に隣接する間谷住宅内のバス停をもっと北へ移設してほしい。 |
| 検証状況 | 第3回分科会にて、彩都地域は高齢者が少なく需要が見込めず、ルート設定は困難であると結論づけた。 バス停を現在の位置より北へ設定することについても、ルート設定によって約380m距離が増加することになり、そのため他の地域を割愛する必要性が生じる。なお、箕面森町線と同様、路線バスとの乗り継ぎ割引について引き続き検討を進める。また、彩都地域には路線バスが運行している。 |



(2) 彩都地域に隣接するバス停の移動

| | |
|-------------------|--|
| 議論の結果 | バス停の移設、新設は不要 |
| 分科会におけるご意見 | <ul style="list-style-type: none">・ 彩都地域は路線バスによる移動が確保されていること、また、オレンジゆずるバスの定時性確保の観点から、バス停の移設、新設は不要。・ 彩都地域を運行する路線バスの本数やバス停の設置による影響について、より詳しい説明がほしい。 |

(3) 青松園地域の運行

| | |
|-------|--|
| 説明会意見 | 路線バスが通らず、道路勾配も大きい青松園へのアクセスを確保してほしい。 |
| 検証状況 | 定時性の確保や、安全な運行を確保するためには、所要時間を削減する必要がある。青松園を運行する場合、距離が約430m増加するため、その他の地域を割愛する必要が生じ、また、路線バスのバス停圏の外に住宅がある。 |



(3) 青松園地域の運行

| | |
|------------------------|---|
| 議論の結果 | 青松園を運行させるべき ※必要となる所要時分や、ルート設定の代替となる区間の影響などを 検証した上で判断する必要がある。 |
| 分科会に おけるご意見 | ・ 青松園は路線バスが運行されていないため、オレンジゆずるバスを運行させるべきであるが、定時性の確保についてはこれまでの課題でもあったため、利用需要や割愛する地域への影響などを分析し、説明がほしい。 |

(4) 赤ルートの小野原地域の割愛

| | |
|-------|--|
| 説明会意見 | 赤ルートの間谷地域から小野原地域へのアクセスを存続してほしい。 |
| 検証状況 | 赤ルート小野原の区間の割愛については、定時性を確保する必要がある点に加え、黄ルートとの運行が重複していたために割愛しており、前回分科会で議論の上決定した。 再度、ルートを設定する場合、 距離が約2.1km増加する 。距離・時間が増加する分、既存のルートを割愛する必要が生じ、影響が大きい。 |



(4) 赤ルートの小野原地域の割愛

| | |
|-------------------|--|
| 議論の結果 | 小野原地域は割愛したままでよい |
| 分科会におけるご意見 | <ul style="list-style-type: none">・ オレンジゆずるバスの定時性の確保の観点、また、路線バスにより間谷地域から小野原地域へのアクセスが確保されていることから、赤ルートは小野原地域を運行しなくてよい。・ 小野原地域を運行しないことによる影響について、より詳しい説明がほしい。 |

(5) 赤ルートの一方向循環

| | |
|-------|--|
| 説明会意見 | 赤ルートの東側で、大きく循環となっているので、従来のような往復の利用ができる運行にしてほしい。 |
| 検証状況 | 分科会においては、青ルートと赤ルートの交差箇所が、道が狭くて危険なのでルートを組み替えるべきといった意見があった。また、既存のバス停は概ね利用できるようにすべきと言った意見も踏まえて、ルートの変更を行ったもの。往復ルートの設定では、 路線バスとの重複 が発生するとともに、 運行しないバス停が新たに発生 することから利用者に与える影響が大きい。 |



(5) 赤ルートの一方向循環

| | |
|-------------------|---|
| 議論の結果 | 一方向のみの運行のままでよい |
| 分科会におけるご意見 | <ul style="list-style-type: none">・ オレンジゆずるバスの定時性の確保や路線バスとのルート重複による路線バスへの影響を考慮し、一方向のみの運行のままでよい。・ 一方向のみの運行とした際の影響や効果について、より詳しい説明がほしい。 |

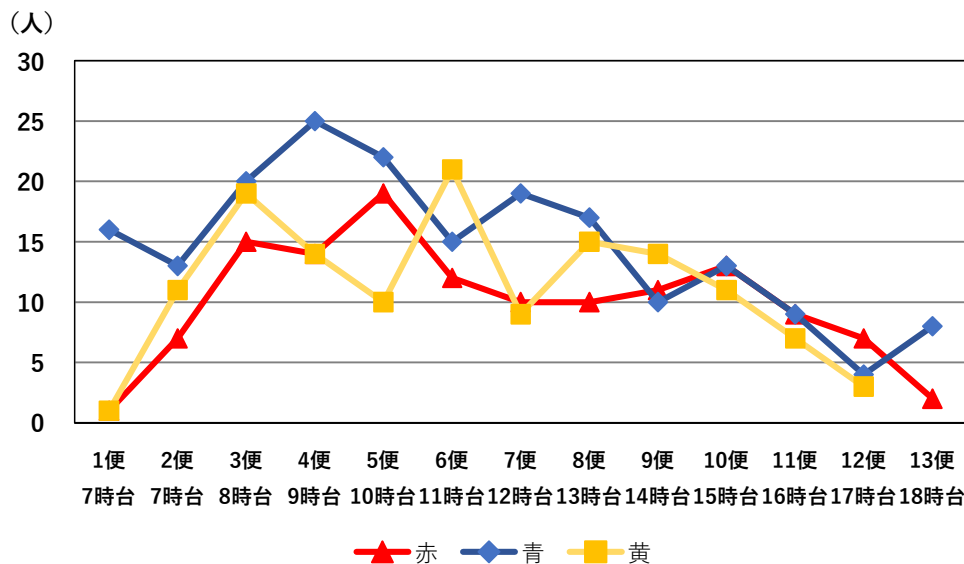
(6) 若年層向けレジャー施設付近へのバス停の設置

| | |
|-------------------|---|
| 議論の結果 | 新たにバス停は設置せず、バスマップを作成するなど、利用促進に取り組む |
| 分科会におけるご意見 | <ul style="list-style-type: none">・ オレンジゆずるバスの定時性確保の観点から、バス停の新たな設置は困難である。・ 魅力がある店舗をルート上に記載したバスマップを作成するなど、利用促進に取り組む方向でよい。 |

(7) 主要区間の増便

| | |
|--------------|---|
| 説明会意見 | 8時台~10時台に市立病院へ到着する便、12時台に市立病院を発車する便に利用者が集中し、立ち席が発生する状況である。 |
| 対応（案） | 利便性の確保の観点から、主要区間（箕面駅～市立病院～箕面萱野駅）における混雑時間帯についての増便を行う。（1時間1本/1日5本程度） 増便により各ルートの利用者が分散し、乗降客数が縮減するため、各ルートの 定時性も向上 する。 また、OD調査の結果、主要区間で乗降ともに行う人は約22%であった。 |

◆主要区間におけるルート別・便別最大乗車人数



◆箕面駅～市立病院混雑ルート・便

| ルート便 | 発 | 着 | 運行時間 |
|--------|------|------|-------------|
| 黄ルート3便 | 箕面駅 | 市立病院 | 8:16~8:30 |
| 青ルート3便 | 箕面駅 | 市立病院 | 9:05~9:15 |
| 青ルート4便 | 箕面駅 | 市立病院 | 10:05~10:15 |
| 赤ルート5便 | 箕面駅 | 市立病院 | 10:09~10:22 |
| 青ルート6便 | 市立病院 | 箕面駅 | 11:27~11:39 |
| 黄ルート6便 | 市立病院 | 箕面駅 | 12:20~12:33 |

(7) 主要区間の増便

| | |
|-------------------|--|
| 議論の結果 | 主要区間を増便すべき |
| 分科会におけるご意見 | ・どのような形態で運行するのか、運行経費の増加や増便によるメリットなどについて、より詳しい説明がほしい。 |