

議題（３）地域公共交通計画（素案）の方向性に係るパブリックコメントでの 市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方（案）について

1. パブリックコメント実施結果概要

（１）実施期間

◆令和３年４月２８日（水）～７月２１日（水）

※当初は、４月２８日（水）～５月３１日（月）の期間を予定。

※緊急事態宣言の発出・延長・再延長により、実施期間を延長。

（２）提出された意見件数

２４１名（意見の件数については、現在、意見の分類分けと合わせて集計中）

（３）主な意見

- ①千里中央駅へのバス直通路線を存続してほしい
- ②素案のベースとなっているアンケート等の調査が不十分である
- ③アンケート結果をきちんとルート案に反映するべき
- ④箕面山麓線の廃止に反対及び（仮）栗生・萱野線案に反対
- ⑤市道箕面今宮線を運行する路線が充実することに反対
- ⑥如意谷線は、地理的特性等をふまえ、社会実験としてではなく存続するべき
- ⑦バスとバス、バスと鉄道の乗り継ぎの発生に伴う運賃負担増加への対策を実施すべき
- ⑧バスの運行頻度を増やしてほしい
- ⑨ルート案だけでなく、運行頻度や運賃等の情報も合わせて提示すべき
- ⑩路線バスのルート案だけでなく、オレンジゆずるバスの再編内容も合わせて提示すべき

（４）市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方（案）について

◆資料３－２を参照

「箕面市地域公共交通計画（素案）の方向性について」の 市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方

市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方

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、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。

北大阪急行線の延伸にあわせて、箕面市内と千里中央や梅田などの都心を結ぶ南北の移動は鉄道、箕面市内の東西移動はバスという役割分担のもと、公共交通の再編を進めていますが、北大阪急行線の延伸により、駅までの徒歩圏・自転車圏が増え、当該圏域にお住まいの市民のみなさまの利便性が向上する反面、バスの利用者は大幅に減少する見込みです。

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」の根幹となるバス路線の再編ルートについてパブリックコメントを実施しました。

上述のような非常に厳しい公共交通の状況において、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。一層のご理解、ご協力をお願い申し上げるとともに、いただきましたご意見に対する市・協議会の考えについて、以下のとおり記載いたします。

なお、本年度中に、いただきました意見をもとに再検討した再編ルート案を含む「地域公共交通計画」の素案について、再度パブリックコメントを実施する予定です。

（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、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）素案のベースとなっているアンケート等の調査が不十分である

素案の検討にあたっては、バス利用者全ての乗降地点等を集計した「OD調査」、バス利用者全員に調査票を配布し北大阪急行線延伸後のバス利用の意向等について調査を行った「バス利用者アンケート（配布数：11,512件、回収数：3,141件（回収率：27.3%）」、日常的なバス利用の有無に関わらない無作為抽出により調査票を配布し北大阪急行線延伸後のバス利用の意向等について調査を行った「市民アンケート（配布数：5,000件、回収数：2,858件（回収率：57.2%）」の3種の調査に基づき分析やルート案の作成を行いました。

なお、これらの調査結果数（サンプル数）は、統計学の観点からも十分な数であると考えています。

また、3種の調査とも、新型コロナウイルス感染症の感染拡大以前に実施しました。新型コロナウイルス感染症の影響については、現時点で見極めることができないため、今回提示したルート案は、新型コロナウイルス感染症の感染拡大の影響による利用者数の減少を加味していません。

(3) アンケート結果をきちんとルート案に反映するべき

「アンケート集約結果に基づく再編ルート案」と運行事業者である阪急バス（株）が作成した運行ルート案との相違点等について、採算性や効率性などの観点もふまえ総合的に検討・協議・調整を行ったものが、今回提示した再編ルート案です。

なお、再編ルート案では、市内を全16ゾーンに分けた各ゾーンから「利用者アンケート」において25%以上のバス利用者の利用意向がある行き先駅へのアクセスを確保しています。

(4) 箕面山麓線の廃止に反対及び（仮）栗生・萱野線案に反対

箕面山麓線について、バス路線再編の検討当初、阪急バス（株）は、利用者の減少に伴う採算性確保の観点から廃止も視野に入れサービスレベルを削減する意向がありましたが、沿線住民のアクセス確保のために、現行の箕面山麓線のまま箕面萱野駅を経由せず箕面駅行とするルート案を設定していました。

一方で、市は、「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、既存の箕面山麓線をベースとした、箕面萱野駅経由箕面駅行のルートを設定していました。

間谷住宅等の北東部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、箕面萱野駅への利用意向が高い栗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、間谷住宅から栗生団地を経由し、栗生新家で国道171号に出て、箕面萱野駅を経由して箕面駅へ至るルート案である（仮）栗生・萱野線が阪急バス（株）から示されました。

また、ご要望いただいている箕面山麓線をベースとした箕面萱野駅経由箕面駅行きの路線については、現在の山麓線の利用者数が少ないことに加え、北大阪急行線の延伸にあたり、バス利用者のさらなる大幅な減少を見込んでおり、当該路線を設定した場合、採算性を確保できない試算となっています。今後、今回いただいたご意見を参考にしながら、社会実験としての路線設定の適否などについて協議会で再度協議・検討・調整を図って参りますが、バス路線の再編にあたっては、利便性の観点に加え、採算性や効率性などの観点もふまえ総合的に検討を進める必要がありますので、ご理解いただきますようお願いいたします。また、社会実験で路線が設定された場合でも、継続的な路線の設定については、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ので、ご理解、ご協力をお願いいたします。

(5) 市道箕面今宮線を運行する路線が充実することに反対

箕面市の公共交通の課題であった東西交通の不便を解消し、東西交通の充実を実現するために、現行ルートでは白島線の1路線であったことに対し、今回提示しましたルート案では、白島線・彩都線・北大阪ネオポリス線・（仮）栗生・萱野線の4路線が運行することを示しています。

各ルートの運行頻度は今後検討することとしていますが、北大阪急行線の延伸により鉄道駅へのアクセス手段の多くは徒歩や自転車に転換し、バスの利用者は大幅に減少する見込みであることから、現在と比べて運行頻度が大幅に増加するとは考えておりません。

(6) 如意谷線は、地理的特性等をふまえ、社会実験としてではなく存続するべき

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）から示されました。

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。

(7) バスとバス、バスと鉄道の乗り継ぎの発生に伴う運賃負担増加への対策を実施すべき

バスとバス、バスと鉄道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。

(8) バスの運行頻度を増やしてほしい

バスの運行頻度については、今後、バスの使いやすさといった利便性やバス事業者の採算性・効率性、公共交通の持続性など総合的な観点から、バス需要に合わせた適切な運行頻度を検討し、設定してまいります。

(9) ルート案だけでなく、運行頻度や運賃等の情報も合わせて提示すべき

ルート案に加え運行頻度や運賃等の情報も合わせて検討すると、検討要素が複合的になり、何をベースとして判断するかが難しくなるため、ルート案を設定したうえで、運行頻度や運賃等を検討することとしています。
なお、今後予定しております2回目のパブリックコメントにおいては、ルート案に加え、運行頻度や運賃等の総合的な情報も合わせて公表し、再度市民のみなさまのご意見をお聞きすることを予定しています。

(10) 路線バスのルート案だけでなく、オレンジゆずるバスの再編内容も合わせて提示すべき

オレンジゆずるバスは、路線バスを補完する役割として運行を行っているため、北大阪急行線の延伸に伴うバス路線の再編においても、路線バスの再編内容を固めた後に、オレンジゆずるバスの再編についてその役割も含め検討を進めていく予定です。