

「箕面市オレンジゆずるバス再編計画(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 5 年 月

箕面市

箕面市地域公共交通活性化協議会

「箕面市オレンジゆずるバス再編計画（素案）」についての市民意見募集結果概要

意見募集の結果

(1) 募集期間 令和5年3月1日（水曜日）から令和5年4月7日（金曜日）

(2) 意見数 86件（48人）

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	箕面市以外
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】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関する こと	① 「赤ルート」に関する こと	13件	<ul style="list-style-type: none"> ・粟生地域から小野原地域への南北移動を担うルート設定をなくさないでほしい。 ・従来の往復運行に対して一方向運行となっており、施設への往復利用がしづらくなっている。 など
	② 「青ルート」に関する こと	26件	<ul style="list-style-type: none"> ・箕面萱野駅に接続するルート設定としてほしい。 ・東生涯学習センター（東図書館）を通るルート設定としてほしくない。 など
	③ 「黄ルート」に関する こと	2件	<ul style="list-style-type: none"> ・黄ルートは、国道171号の南側を東西に網羅で良い。 ・新たにできる桜井駅のロータリーに進入することになるか。
	④ 「緑ルート」に関する こと	2件	<ul style="list-style-type: none"> ・市道箕面今宮線を緑ルートで運行することはできないか。 ・豊能町が社会実験路線として設定している路線を活用して、緑ルートの代替としてはどうか。
	⑤ 「森町・止々呂美地域の運行」に関する こと	2件	<ul style="list-style-type: none"> ・森町地域までオレンジゆずるバスを運行してほしい。 ・運行が難しいのであれば、その代替施策を調整してほしい。
	⑥ 「彩都地域の運行」に関する こと	4件	<ul style="list-style-type: none"> ・彩都地域までオレンジゆずるバスを運行してほしい。 ・運行が難しいのであれば、阪急バスをオレンジゆずるバスと同じ金額で利用できるようにしてほしい。 など
	⑦ その他	9件	<ul style="list-style-type: none"> ・東西を一体的に循環するルートより、箕面駅から東側と西側で分けてルート設定する方がいいのでは。 ・ルートはあるのにバス停が設定されていない区間があるので、それらの区間にバス停を設定してほしい。 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】オレンジゆずるバスの運賃に関するご意見	8 件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 阪急バスの運賃改定に伴いオレンジゆずるバスの運賃も改定する場合、負担軽減策を示してほしい。 ・ 阪急バスとの共通乗車券や乗継割引を実施してほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>
【3】オレンジゆずるバスの利用促進に関するご意見	6 件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 目標として定めた収支率を達成するゴールを明確に決めて、そこに向けた対策を計画的に打つことが必要。 ・ バスロケシステムを阪急バスのものに統合し、移動手段が選択しやすい環境を整備すべき。 <p style="text-align: right;">など</p>
【4】その他	14 件	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ バスに限らず、タクシーやシェアサイクルなども含む公共交通全体の包括的な利用促進を検討してほしい。 <p style="text-align: right;">など</p>

「箕面市オレンジゆずるバス再編計画（素案）」についての 主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方

主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方

(1) 赤ルートの粟生外院・粟生新家等の地域から小野原地域への運行ルートを維持してほしい。

現在のオレンジゆずるバスの運行において、利用者にとって分かりやすい1時間に1本のパターンダイヤが好評いただいている一方で、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。

令和4年11月に開催したオレンジゆずるバス再編ルート案に関する市民説明会においても、「粟生外院・粟生新家等の地域から小野原地域への運行ルートを維持してほしい」とのご意見をいただき、オレンジゆずるバス再編検討分科会において、当該地域の運行とりやめによる影響などを含めて検討を行いました。運行距離を縮減し、定時性の確保を図るため、赤ルートは小野原地域を割愛するルートとしています。

一方、令和5年度末の北大阪急行線の延伸開業に伴う再編により、阪急バス粟生団地線の一部の系統が間谷住宅・粟生団地から小野原南経由で北千里駅・千里中央駅へ新たに運行する予定です（運行頻度は、オレンジゆずるバスと同程度となる1時間に1本程度を予定しています）。

(2) 青ルートで間谷地域から東生涯学習センターへの運行ルートを新設してほしい。

現在のオレンジゆずるバスの運行において、利用者にとって分かりやすい1時間に1本のパターンダイヤが好評いただいている一方で、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。

現在の青ルートにおいて東生涯学習センターへのルートは無いことから、再編に合わせて新たに東生涯学習センターへのルートを追加する場合、運行距離及び運行時間が増大することが想定され、限られた車両と人員で運行する中で1時間に1本のパターンダイヤ及び運行の定時性を確保するためには運行ルートの新設は難しいと考えています。

(3) 青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい。

令和4年11月に開催したオレンジゆずるバス再編ルート案に関する市民説明会においても、「青ルートで箕面萱野駅へのアクセスを確保してほしい」とのご意見をいただき、オレンジゆずるバス再編検討分科会において、箕面萱野駅へルート設定した場合の阪急バスへの影響について検討を行いました。

オレンジゆずるバスの青ルートを箕面萱野駅へアクセスさせる場合、社会実験路線として設定された阪急バス箕面山麓線の日中（9～17時）の利用者予測約600人の内、約300人がオレンジゆずるバスの利用へ転換することが想定され、阪急バス箕面山麓線の維持ができなくなる恐れがあるため、青ルートは箕面萱野駅に接続しないルートとしています。

なお、再編後の青ルートの「萱野小学校前」バス停から箕面萱野駅南改札までの距離は約200mです。

また、阪急バス箕面山麓線の再編後の運行頻度は、朝30分に1本、昼1時間に1本、夕30分に1本程度を予定しています。

主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方

(4) 現在オレンジゆずるバスが運行していない森町・止々呂美・彩都地域にもオレンジゆずるバスを運行させてほしい。運行が難しい場合、何らかの配慮や施策を実施するべき。

現在のオレンジゆずるバスの運行において、利用者にとって分かりやすい1時間に1本のパターンダイヤが好評いただいている一方で、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。

今回の運行ルート(案)に新たに森町・止々呂美・彩都地域へのルートを追加する場合、運行距離及び運行時間が増大することが想定され、限られた車両と人員で運行する中で1時間に1本のパターンダイヤ及び運行の定時性を確保するためには運行ルートの新設は難しいと考えています。

森町・止々呂美・彩都地域をオレンジゆずるバスが運行しないことに伴う代替施策として、北大阪急行線の延伸開業に伴うバス路線再編に合わせて、現在阪急バス箕面森町線とオレンジゆずるバスの間で実施している乗継割引の対象路線や割引額を拡大する予定です。

阪急バスとオレンジゆずるバスの乗り継ぎ割引の具体的な内容については、以下のリンクから、第54回箕面市地域公共交通活性化協議会(令和5年(2023年)6月29日開催)の資料7をご覧ください。

【第54回箕面市地域公共交通活性化協議会 資料7】

(協議会資料を市HPに掲載後、リンク貼付)

(5) 阪急バスが運賃改定をする(令和5年(2023年)9月1日実施予定)ようだが、オレンジゆずるバスの運賃はどうなるのか。

阪急バス(株)においては、深刻化する運転者不足に対応するための待遇改善に要するコスト増や燃料費の高騰、安全対策や利便性向上施策に対する継続的な投資等により運行経費が増加する一方で、少子高齢化に伴う人口減少等による利用者の減少傾向に加えて、新型コロナウイルス感染症の影響に伴うテレワークなどの新たな生活様式の定着による移動需要の減少を受け、収入面において極めて厳しい状況に置かれていることから、令和5年(2023年)3月31日に、運賃の上限変更認可申請を出されたところです。

オレンジゆずるバスについても、以下の2点の理由から、今回の阪急バス(株)の運賃改定に合わせて運賃を改定する予定です(阪急バス(株)の運賃改定と同じく、令和5年(2023年)9月1日実施予定)。

【理由①】オレンジゆずるバスの運行を阪急バス(株)に委託していることから、上記と同様、人件費や燃料費の高騰等の影響を受け、オレンジゆずるバスの運行経費も上昇していること。

【理由②】同エリアを運行するバスの運賃に格差があると、需要の競合により阪急バス(株)の路線の維持が危ぶまれるため、オレンジゆずるバスの運賃は阪急バス(株)の1区運賃を考慮して設定していること。

オレンジゆずるバスの運賃改定の具体的な内容については、以下のリンクから、第54回箕面市地域公共交通活性化協議会(令和5年(2023年)6月29日開催)の資料4をご覧ください。

【第54回箕面市地域公共交通活性化協議会 資料4】

(協議会資料を市HPに掲載後、リンク貼付)

「箕面市オレンジゆずるバス再編計画（素案）」に寄せられた市民意見86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】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

①「赤ルート」に関すること 13件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	現在は粟生団地から小野原地域のルートがありますが、新ルートではなくなっています。阪急バスの路線もありません。現在のルートがなくなると粟生団地から小野原地域まで徒歩しか手段がなく不便になります。小野原ルートと粟生団地ルートを合体するか、せめて小野原ルートと粟生団地ルートが乗り継ぎができるバス停を1ヶ所でいいので作ってほしいです。	○「赤ルートの粟生外院・粟生新家等の地域から小野原地域への運行ルートを維持してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（1）をご参照ください。
2	東部	週に1～2回箕面市立第二総合運動場へ通っていますが、オレンジゆずるバス赤ルート（小野原東五丁目⇄箕面墓地前）を利用しています。今日のように千里中央まで戻った方が良いのか、北千里で降りた方が良いのか代替案を教えてください。	○再編後、「小野原東五丁目」から「箕面墓地前」へ行く場合、オレンジゆずるバス黄ルートで、「小野原東五丁目」から「新船場北橋」へ行き、オレンジゆずるバス赤ルートに乗り換えて「新船場北橋」から「箕面墓地前」へ行っていただくこととなります。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

①「赤ルート」に関すること 13件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
3	東部	<p>各ルートが交わるポイントが少なく、各ルートが、単独に走行しているように見える。例えば、赤ルートと黄ルートは何所で交わりますか。</p> <p>外院の里から小野原南へ行くのはどうすればいいのでしょうか。足のわるい自分にとっては不便ですね。よろしくお願いします。</p>	<p>○再編後の赤ルートと黄ルートは、「箕面駅」「箕面警察前」「箕面市役所前」「桜ヶ丘」「桜ヶ丘西」「箕面高校前」「芝西」「市立病院」「船場西一丁目」「稲ふれあいセンター」「新船場北橋」で乗り換えることができます。</p> <p>○再編後、「外院の里」から「小野原南」へオレンジゆずるバスで行く場合、赤ルートで、「外院の里」から「新船場北橋」へ行き、黄ルートに乗り換えて「新船場北橋」から「小野原南」へ行っていただくこととなります。</p> <p>○また、バス路線再編により、阪急バスが「小野原」から「小野原南」の間を新たに運行する予定であるため、「外院の里」から「小野原」へ阪急バスで行き、阪急バスを乗り換えて、「小野原」から「小野原南」へ行くことも可能になります。</p> <p>○「赤ルートの粟生外院・粟生新家等の地域から小野原地域への運行ルートの維持」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（1）をご参照ください。</p>
4	西部	<p>①青ルートが赤ルートに変わって、平和台→桜ヶ丘→稲→市立病院→箕面萱野駅→東部を運行になる様ですが、平和台から東畑を南下、畑4丁目、渋谷高校前のバス停がなくなる！と聞きました？？？北大阪急行を利用しよう！と考えておられる方のためにはバス停はある方がいい！と思います。</p>	<p>○オレンジゆずるバスの現在のルートでは、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。</p> <p>○再編後の赤ルートの「畑四丁目」「渋谷高校前」については、路線バスとバス停を共用しており、かつ、阪急バスの利用者が多いバス停で、バスを待っているかたがいた場合、オレンジゆずるバスの利用者であるかどうかにかかわらず、必ず停車・ドアの開閉などの対応が必要です。バス停の割愛により、これらの動作が不要となり、所要時間の縮減が見込めることから当該2バス停を割愛するものです。</p> <p>○なお、「畑四丁目」「渋谷高校前」を運行する阪急バス箕面中央線は、再編後も引き続き運行予定であることに加えて、（仮）箕面小野原線を新設することで、当該2バス停から箕面萱野駅・箕面船場阪大前駅などへのアクセスは確保されます（当該2バス停から北大阪急行線の駅への運行頻度は、概ね朝30分に1本、昼60分に1本、夕40分に1本となる予定です）。</p>

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

①「赤ルート」に関すること 13件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
5	西部	<p>②外院を北上、西行き、青松園を右折して北上するわけ??? スロープもカーブも間谷住宅や平和台に比べて問題はないし、歩道はあるけど、利用客プラスのメリットは見込めない！と感じています。従来通り府道9号を青松園前→石丸で良い！と思います。（普段、あの当りに作業で出向く事が多いので）</p>	<p>○青松園地域（石丸3丁目、外院3丁目付近）は、道路勾配の大きな住宅地であることに対して、現在、阪急バス・オレンジゆずるバスともに運行しておらず、移動手段の確保が課題でした。 ○令和4年11月に開催した、オレンジゆずるバス再編ルート案に関する市民説明会においても、「阪急バスを補完する、というオレンジゆずるバスの役割を鑑みると、阪急バスが運行しておらず、道路勾配も大きい青松園地域（石丸3丁目、外院3丁目付近）を運行すべき」とのご意見をいただき、オレンジゆずるバス再編検討分科会において、ルート設定によって見込まれる需要予測（13.2人/日）なども含めて検討を行った結果、当該地域を運行するルートへと再編案を変更することとなりました。</p>
6	東部	<p>箕面市は基本的に東西に長い土地柄ですが、此度の再編ルート案では、南北を結ぶ路線が無くなっている為、通院、買物等で不便が生じる。 （例、小野原東三丁目～小野原間）</p>	<p>○「赤ルートの粟生外院・粟生新家等の地域から小野原地域への運行ルートを維持してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（1）をご参照ください。</p>
7	東部	<p>東部地域に住まいしています。 東部地域を山ろく線より北、171号と山ろく線の間地区、171号以南と三分割されているようです。 東西の便を重視されているようですが、実際の生活圏としては、買物、医療機関、箕面の支所など、南北の便を軽視してほしくありません。 私個人としては、粟生間谷西1丁目バス停から小野原東地域、小野原南へよく利用しています。 高齢になり、車も手放しているのので、ゆずるバスか自分の足しか頼るものがありません。特に阪急バスのルート外の便を考えていただきたいと希望します。</p>	<p>○「赤ルートの粟生外院・粟生新家等の地域から小野原地域への運行ルートを維持してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（1）をご参照ください。</p>

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

①「赤ルート」に関すること 13件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	東部	再編ルートについて 間谷地区より小野原東3丁目及び小野原南地区移動手段としてあった赤バス路線がなくなっています。 この路線は唯一南方面へ行く手段で、スーパーや病院など通うのに必要な路線だと思います。是非復活して下さい。 宜しくお願い致します。	○「赤ルートの粟生外院・粟生新家等の地域から小野原地域への運行ルートを維持してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（1）をご参照ください。
9	東部	「渋谷高校前」の廃止は、箕面市内から渋谷高校へ通学する高校生の『交通権』を剥奪する由々しき問題である。自転車に移行させればよい、というのであれば若年層への利用喚起にはならない。そこまでして若年層を痛めつけたいのか？	○オレンジゆずるバスの現在のルートでは、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。 ○再編後の赤ルートの「畑四丁目」「渋谷高校前」については、阪急バスとバス停を共用しており、かつ、阪急バスの利用者が多いバス停で、バスを待っているかたがいた場合、オレンジゆずるバスの利用者であるかどうかにかかわらず、必ず停車・ドアの開閉などの対応が必要です。バス停の割愛により、これらの動作が不要となり、所要時間の縮減が見込めることから当該2バス停を割愛するものです。 ○なお、「畑四丁目」「渋谷高校前」を運行する阪急バス箕面中央線は、再編後も引き続き運行予定であることに加えて、（仮）箕面小野原線を新設することで、箕面萱野駅・箕面船場阪大前駅から当該バス停へのアクセスが確保されます。また、（仮）箕面小野原線は、箕面市内の西部地域だけでなく、東部の小野原地域までを一体的に結ぶ路線設定となっているため、新たに小野原地域や今宮地域からも「畑四丁目」「渋谷高校前」バス停へアクセスすることができるようになります（（仮）箕面小野原線での当該バス停の運行頻度は、概ね朝30分に1本、昼60分に1本、夕40分に1本となる予定です）。
10	東部	小野原へ銀行、スーパー、医院など赤ルートバスを使用しています。 小野原方面行の阪急バスもなく、これから高齢化していく中、困る人も多いと思います。 赤ルート小野原経由の存続を願うばかりです。 小野原の方も東図書館、東生涯学習センターを利用されてる方も多くいます。	○「赤ルートの粟生外院・粟生新家等の地域から小野原地域への運行ルートを維持してほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（1）をご参照ください。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

①「赤ルート」に関すること 13件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
11	東部	赤バス白島一丁目は新しい広い道路にして欲しいです。	○再編後の赤ルートは、新たに整備された道路（都市計画道路萱野東西線）を通るルートとしており、「白島一丁目」バス停についても当該道路上にバス停を移設する予定です。
12	東部	<p>説明会には2度参加しました。色々と考えた上で作られた案と思い、仕方がない事かと、半ばあきらめかけていましたが、81才のこの身を寝たきりにならないためにと体操教室に図書館にと出かけるように心がけています。東地区に住んで東地区の公共施設が出かけにくくなるのは、足腰の痛みが増してくるこの頃よけい切実になってきています。</p> <p>そこでほんの少し一部分コースを変えて頂けると助かります。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・良い点 ☆国道（171）小野原交差点を通らない。 ☆今のバス停はそのまま生きる。 ☆高齢者の外出の助けになる。 <p>（高齢者を家に足止めすると認知症フレイルを助長することになります）</p> <p>※意見書には、図の描写がありましたが、本意見集約では当該描写を省略しています。</p>	<p>○オレンジゆずるバスの現在のルートでは、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。</p> <p>○今回の赤ルートの再編案では、小野原地域への運行を割愛し、運行距離を縮減することに加えて、東部地域の運行を一方向運行とすることで、交通渋滞が頻繁に発生する国道171号の右折を回避し、定時性の確保を図るルートとしています。</p> <p>○ご提出いただきましたルート案については、今後の検討の参考とさせていただきます。</p>

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

①「赤ルート」に関すること 13件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
13	市外	<p>3. 成功するコミュニティバスの条件として、「目的地周辺でフェイントをかけない」「バイパス（新道）を走らず昔からの道（旧道）を通る」「行ったら帰ってこられる（往復ルートにする、あるいは循環ルートの場合は、両方向に循環させる）」という定石がある。特に、新赤ルート及び青ルートでは、行ったら帰ってこられないルートになっている点、青ルートの青松園前～箕面萱野駅間は、目的地手前で国道側（昔からの道を通らず）へ迂回（フェイントをかける）など、使われる定石と異なる運行が提示されている。行ったら帰ってこられない部分については、阪急バスとの共通乗車を実施するなど、対応策を示してほしい。青ルートについては、阪急バスとの重複が原因であれば、利用者側からすれば、不便を被り、迷惑な話となる。最近の独占禁止法の適用除外の法律により、共同運行を行う、阪急バスと完全に重複する区間のみオレンジゆずるバスを利用された場合、阪急バスの収入とするなど、阪急バスと重複する現行ルートにするためにはどうすればいいかを考えていただきたい。</p>	<p>○オレンジゆずるバスの現在のルートでは、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。</p> <p>○今回の赤ルートの再編案では、小野原地域への運行を割愛し、運行距離を縮減することに加えて、東部地域の運行を一方向運行とすることで、交通渋滞が頻繁に発生する国道171号の右折を回避し、定時性の確保を図るルートとしています。</p> <p>○阪急バスとオレンジゆずるバスの共通乗車券の実施については、いただきましたご意見も参考にしながら、今後検討を進めてまいります。</p> <p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスさせるべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p> <p>○特定の区間での収入を阪急バスの収入として取り扱うことについては、オレンジゆずるバスの現金や回数券での利用者の乗降箇所が判別できないため、対応は難しいと考えています。</p>

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

②「青ルート」に関すること 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	1点要望、1点質問です。 1、彩都粟生南、彩都粟生南2丁目バス停の廃止に反対します。彩都粟生南バス停には間谷堂ノ前公園があり、子供連れでバス利用する際に遊び場やトイレとして重宝しています。また、彩都粟生橋より東側の住民としては、バス停の移転によりバス停が遠くなります。彩都粟生南1丁目、2丁目、3丁目住民からは利便性が損なわれると考えます。	○オレンジゆずるバスの現在のルートでは、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。 ○今回の青ルートの再編案では、「彩都粟生南」「彩都粟生南二丁目」バス停を「間谷住宅入口」に移設・統合することで、運行距離の縮減及び道路の右左折の回数を減らし、定時性の確保を図るルートとしています。
2	東部	再編図を見ると、青ルートは、箕面萱野駅で乗り降りできないように見えますが、間谷の住民としては、箕面萱野駅で乗り降りできないと結局不便に思います。駅前で乗り降りできるように再考を切に願います。	○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。
3	東部	1、当地区の東生涯学習センターに行けないのは住民として大いに不満です	○「青ルートで東生涯学習センターへの運行ルートを新設してほしい。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（2）をご参照ください。
4	東部	2、高齢者が多い地区なので箕面萱野駅で停車して下さい。萱野小学校前から駅まで距離が有る。 変更前の青ルートの方が利用しやすい。	○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。
5	東部	後期高齢者になり歩行に不安を感じる日々です。東生涯学習センターや箕面萱野駅を、乗り換え無しに通るコースを是非ともお願い致します！	○「青ルートで東生涯学習センターへの運行ルートを新設してほしい。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（2）をご参照ください。 ○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

②「青ルート」に関すること 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	東部	<p>東山住宅に在住の者です。</p> <p>○高齢の方が多く、車をてばなす方も少しずつ増えている。</p> <p>○東山住宅から阪急バスバス停（宮の前ですが）10分かかる（もう少しかかる方多いかと）</p> <p>○オレンジゆずるバス、これからはありがたい。</p> <p>○青ルート、萱野小学校前バス停で下車ではなく、箕面萱野駅まで行って欲しい。やはり不便です。（赤ルートとチェンジか、萱野小学校前の手前の交差点を北へ（青山の前）入るなど考えて欲しい。）</p>	<p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p>
7	東部	<p>再編ルート案では、青ルートのバスは箕面萱野駅に停車しないので大変困ってしまいます。</p> <p>どうか新駅に停車出来ます様に少しルート変更をお願い致します。</p> <p>粟生間谷西7丁目（東山住宅）ではかなり高齢化が進み、住宅も坂道が多い為、現在新しく出来る駅が買い物の出来る最も近い場所となっております。ゆずるバスも今のままが一番良いのですが!!よろしくお願いします。</p>	<p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p>
8	東部	<p>○箕面萱野駅までのルートに成っていない。駅までのルートにしてほしい。</p>	<p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p>
9	東部	<p>○粟生団地より西田公園回りでなくて宮の前より間谷住宅回りにしてほしい。</p>	<p>○現在の青ルートが、粟生団地から西田公園回りであることから、運行の向きの変更による利用者への影響を鑑み、再編後も現在と同じ向きでの運行ルートとしています。</p>

【1】 オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

② 「青ルート」に関すること 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
10	西部	お世話になります。再編後の「青ルート」ですが、如意谷三丁目～箕面駅間に「北小会館(コミセン)前」というバス停があれば良いと思います。理由は次の二つです。まず、北小会館は坂の上に位置するため、下の方にお住まいの身体が不自由な方や高齢の方が徒歩等で登って行くことが大変であること。二つ目は、付近の住人が市立病院へアクセスしやすくなることです。	<ul style="list-style-type: none"> ○現在のオレンジゆずるバスの運行において、利用者にとって分かりやすい1時間に1本のパターンダイヤが好評いただいている一方で、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。 ○新たにバス停を追加する場合、停車やドアの開閉による所要時間が増加することが想定され、限られた車両と人員で運行する中で1時間に1本のパターンダイヤ及び運行の定時性を確保するためには対応は難しいと考えています。
11	西部	③青ルートが東行新船場北橋から国道171号を右折して今宮から北上して行くルートになると、市役所方面から白島、白島北を利用される方が困られる！と思います。利用される方がそこそこおられます。従来通り国道423号の側道を北上して箕面萱野→白島→白島北→粟生団地への方がいい！と思います。西行きは赤ルートが運行する様なので、青ルートは青松園を左折、四中前から国道171号→萱野小前でいい！と思います。	○青ルートを従来通り国道423号の側道を北上して箕面萱野→白島→白島北→粟生団地へのルートとする場合、社会実験路線として設定された阪急バス箕面山麓線と運行ルートが重複し、需要の競合により、阪急バス箕面山麓線の運行をとりやめなければならなくなるなどの恐れがあるため、青ルートは箕面萱野駅に接続しないルートとしています。
12	東部	免許返納を考えている高齢者です。足の衰えがあり、長い道のりを思うように歩けない身にとって自家用車がなければ公共施設（豊川支所、東図書館等）、小野原の医療機関等に行くのは大変困難です。間谷住宅から青ルートの運行順路を東生涯センターを経由して粟生団地に行く順路にして頂ければ少しは助かります。東生涯センターで赤ルートの乗り継ぎに楽に対応できますので助かります。又、小野原南方面に行くための良い運行順路を切に希望致します。免許返納が心置きなく出来ますよう、便利なオレンジバスの運行順路を期待しております。	<ul style="list-style-type: none"> ○「青ルートで東生涯学習センターへの運行ルートを新設してほしい。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（2）をご参照ください。 ○なお、令和5年度末の北大阪急行線の延伸開業に伴う再編により、阪急バス粟生団地線の一部の系統が間谷住宅・粟生団地から小野原南経由で北千里駅・千里中央駅へ新たに運行する予定です（運行頻度は、オレンジゆずるバスと同程度となる1時間に1本程度を予定しています）。

【1】 オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

② 「青ルート」に関すること 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
13	東部	<p>高齢の為運転免許証返納を考えております。 青ルートですが、豊川支所又は東学習センターを通るルートを考えて頂きたいと希望します。 片道だけでも助かります。</p>	<p>○「青ルートで東生涯学習センターへの運行ルートを新設してほしい。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（2）をご参照ください。</p>
14	東部	<p>オレンジバス青ルート変更のお願い。 私は青ルート（粟生間谷）の住人です。 東生涯学習センターの図書館、サークル活動などで利用しているのですが、当施設へは阪急バス、オレンジバス青も通らず交通手段が一番苦痛となっておりますので、是非、当施設を通るルート（粟生間谷交差点…粟生間谷南交差点…東生涯学習センター…粟生団地前）への変更の検討をお願いします。</p>	<p>○「青ルートで東生涯学習センターへの運行ルートを新設してほしい。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（2）をご参照ください。</p>
15	東部	<p>青ルートについて 東生涯学習センターは、住民票等の交付場所であり、図書館、地域の交流等、大切な場所です。免許を返納した方や、今までは何とか歩いて行かれていた方も坂道はかなりきびしいです。箕面駅から粟生団地→西田公園→東山（南北）→彩都→山の口→宮の前→団地の宮の前で右折せずに直進し、次の信号まで行って右折し、学習センター前を通り、粟生団地に行くようにしていただけないでしょうか。</p>	<p>○「青ルートで東生涯学習センターへの運行ルートを新設してほしい。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（2）をご参照ください。</p>

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

②「青ルート」に関すること 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
16	東部	<p>通称“東山住宅”に住んで居ます。 高齢になりましたので、免許書の返納を考えますが、我家からは公の支所も生涯学習センター、図書館等何所へも恩恵は受けていません。営利の交通もなく、それらの場所を助ける“ゆずるバス”ではないのでしょうか。運転しなくなった年配者が日常的に利用しますか？！ 今、週一度生涯センターに行っておりますが、1日600円かかります。会費よりも駐車代の方が高い。週一度出掛ける楽しみを今年度末にうばわれるのです。 この要望紙も支所迄もらいに行くのに友人がもらいに行ってくれたものです。 もっと言うなら“コロナの注射”にも困ったものです。少なくとも生涯センター図書館は廻って下さい。紙面上で考えず、そこ、ここ、歩いていただければ。</p>	<p>○「青ルートで東生涯学習センターへの運行ルートを新設してほしい。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（2）をご参照ください。</p>
17	東部	<p>青バスが萱野中央に止まらず、萱野小前で止まるような計画ですが、駅よりだいぶ南ですので、もう少し萱野中央駅に近い所に止まるようにできないか。</p>	<p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p>
18	東部	<p>かやの中央駅に停車してほしい。 ※（スポーツジムの前） （オレンジ青バス）</p>	<p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p>
19	東部	<p>青バス 萱野中央に必ず停車する様にして下さい。毎週買い物がある為。</p>	<p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p>

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

②「青ルート」に関すること 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
20	東部	青ルート 必ず萱野中央には停まってほしい。週に5日位は利用します。ふれあいセンターをよく利用しています。	○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。 ○青ルートでは、稲ふれあいセンターへ引き続き運行するルートとしています。
21	東部	ゆずるバス再編の青ルートについてコメント送信します。 青ルートの北東部において、モノレール線路より西の粟生間谷や彩都粟生南の一部はカバーされておりますが、ここ数年で開発が進んでいるモノレール線路より東のエリアは、バスルートから遠い地域となっております。 特に最近は、多数の新しい分譲地域やアパート、商業施設が建設されております。 バスルートであるため、細かい路地は入れなく、大きく周回または転回が出来ることが条件であると思えますし、また、一定の乗車率の確保も必要であると思えます。 そのことを考慮して、例えば彩都粟生南1丁目のセブンイレブンさんをバスルートに追加するなどはどうでしょうか？ 私は専門家でも何でもありませんので細かいことは何も申し上げられませんが、一定の乗車率を期待できるのではないかと思います。 またそれにより、モノレール線路より東側も概ねカバーできることとなります。	○現在のオレンジゆずるバスの運行において、利用者にとって分かりやすい1時間に1本のパターンダイヤが好評いただいている一方で、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。 ○今回の運行ルート（案）に新たに彩都粟生南一丁目へのルートを追加する場合、運行距離及び運行時間が増大することが想定され、限られた車両と人員で運行する中で1時間に1本のパターンダイヤ及び運行の定時性を確保するためには運行ルートの新設は難しいと考えています。
22	東部	かやの中央に停車をしてくれないと困る。	○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。
23	東部	かやの中央に停車して貰わないと困ります。	○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること
 ②「青ルート」に関すること 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
24	東部	オレンジゆずるバス青ルートは萱野キューズモールに買物に行かれる方がたくさんおられます。足の不自由な方もおられますので私もその一人です。現在のルートでよろしくをお願いします。	○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。
25	市外	<p>【「赤ルート」に関すること-NO.13から再掲】</p> <p>3. 成功するコミュニティバスの条件として、「目的地周辺でフェイントをかけない」「バイパス（新道）を走らず昔からの道（旧道）を通る」「行ったら帰ってこられる（往復ルートにする、あるいは循環ルートの場合は、両方向に循環させる）」という定石がある。特に、新赤ルート及び青ルートでは、行ったら帰ってこられないルートになっている点、青ルートの青松園前～箕面萱野駅間は、目的地手前で国道側（昔からの道を通らず）へ迂回（フェイントをかける）など、使われる定石と異なる運行が提示されている。行ったら帰ってこられない部分については、阪急バスとの共通乗車を実施するなど、対応策を示してほしい。青ルートについては、阪急バスとの重複が原因であれば、利用者側からすれば、不便を被り、迷惑な話となる。最近の独占禁止法の適用除外の法律により、共同運行を行う、阪急バスと完全に重複する区間のみオレンジゆずるバスを利用された場合、阪急バスの収入とするなど、阪急バスと重複する現行ルートにするためにはどうすればいいかを考えていただきたい。</p>	<p>【「赤ルート」に関すること-NO.13から再掲】</p> <p>○オレンジゆずるバスの現在のルートでは、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。</p> <p>○今回の赤ルートの再編案では、小野原地域への運行を割愛し、運行距離を縮減することに加えて、東部地域の運行を一方方向運行とすることで、交通渋滞が頻繁に発生する国道171号の右折を回避し、定時性の確保を図るルートとしています。</p> <p>○阪急バスとオレンジゆずるバスの共通乗車券の実施については、いただきましたご意見も参考にしながら、今後検討を進めてまいります。</p> <p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスさせるべき」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p> <p>○特定の区間での収入を阪急バスの収入として取り扱うことについては、オレンジゆずるバスの現金や回数券での利用者の乗降箇所が判別できないため、対応は難しいと考えています。</p>
26	東部	地下鉄が出来た時に利用したく、停車場を今までの所に停車する様にお願致します。	<p>○「青ルートで箕面萱野駅にアクセスできるルートとしてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（3）をご参照ください。</p> <p>○その他のバス停位置などについては、計画に掲載しているルート図をご参照ください。</p>

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

③「黄ルート」に関すること 2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を日常的に利用させていただいています。再編案の黄ルートは、国道171号の南を東西に網羅で良い！と思います。	○黄ルートは、再編後も西部南・東部南地域を東西に結ぶルートで運行します。
2	西部	○桜井駅前がやっとロータリーになるみたいですが、ロータリーができれば、ゆずるバスもロータリーの中の屋根とベンチがあるところにバス停は変更しますか？	○令和5年度末の北大阪急行線延伸開業に伴うオレンジゆずるバス再編に合わせて、新設される桜井駅のロータリー内にバス停位置を変更する方向で調整を進めています。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

④「緑ルート」に関すること 2件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	④幅員が厳しい20系統が運行している所を緑が運行する！事は出来ないのですか?? 以上、検討お願いします。	○緑ルートは、現在のオレンジゆずるバスにおいて利用者が多く車内が混雑しやすい箕面駅～市立病院～箕面萱野駅の区間を運行し、車内混雑の緩和などを図ることを目的として設定するものです。
2	市外	1. 2022年より、光風台から箕面トンネルを通過して千里中央駅へ向かう路線バスが社会実験として設定され、中型車を使用されている。北急延伸後は、箕面萱野駅止まりとなる予定だが、豊能町と箕面市が連携のうえ、ひとまわり小さい中型車の機動性を生かして、箕面萱野駅から先、稲ふれあいセンター・箕面市立病院・箕面市役所を通過して阪急箕面駅まで運行をすれば、緑ルートのための車両購入が不要となる。緑ルートだけを運行するよりも効率的で、箕面森町南エリアとのアクセスも向上する。豊能町との連携を模索してはどうか？	○ご意見のバス路線は、豊能町が阪急バスに対して独自に運行補助を行って実施している社会実験路線であり、運賃体系などは阪急バスと同じ扱いと聞いています。オレンジゆずるバスと阪急バスでは高齢者運賃割引の有無などの運賃体系が異なること、乗降地によって運賃収入の取扱いを変える対応が難しいことなどから、ご意見のような路線設定は難しいと考えています。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること
 ⑤「森町・止々呂美地域の運行」に関すること 2件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	北部	森町も運行ルートに入れて欲しい。運行ルートから除外するのであれば、検診等の市が開催するものを森町で開催するように調整して欲しい。森町市民だけ箕面市から除外されているような気がする。	○「現在オレンジゆずるバスが運行していない森町地域にもオレンジゆずるバスを運行させてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（4）をご参照ください。
2	北部	森町や止々呂美地域は、同じ箕面市内でもトンネルで隔てられており、箕面市としての一体感がない。ゆずるバスは阪急バスより運賃が安く、高齢者なら100円で乗れるが、森町や止々呂美地域には運行していない。同じ箕面市内であるのだから、森町や止々呂美地域も一体的に捉えて、ゆずるバスも運行するべきではないか。ゆずるバスは1時間に1本のバスということで、運行するにも限界があることも理解はするが、それならそれで、ゆずるバスの運行がない分、何らかの配慮や施策があるべきではないか。	○「現在オレンジゆずるバスが運行していない森町・止々呂美地域にもオレンジゆずるバスを運行させてほしい。運行が難しい場合、何らかの配慮や施策を実施するべき。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（4）をご参照ください。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

⑥「彩都地域の運行」に関すること 4件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	粟生北、粟生南地域をカバーしてください。このエリアは箕面市でありながら、移動図書館も来ないなど、同じ住民税を払っているのに他の地域と比べて住民向けサービスが不十分です。	○「現在オレンジゆずるバスが運行していない彩都地域にもオレンジゆずるバスを運行させてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（4）をご参照ください。
2	東部	なぜ、彩都方面にはバスは来ないのでしょうか。毎年思います。車がない方など、大変だと思います	○「現在オレンジゆずるバスが運行していない彩都地域にもオレンジゆずるバスを運行させてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（4）をご参照ください。
3	東部	彩都粟生南方向へも路線を拡張してください！彩都トンネルを超えてバス路線を作ってください。箕面市民なのに利用できませんので不公平ですよ。	○「現在オレンジゆずるバスが運行していない彩都地域にもオレンジゆずるバスを運行させてほしい」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（4）をご参照ください。
4	東部	ゆずるバスは安くて市内の色々な所に行けて便利だと思いますが、彩都にはゆずるバスが走っていないので、彩都にもゆずるバスを走らせてほしいです。走らないのであれば、阪急のバスをゆずるバスと同じ値段で乗れるようにしてほしいです。	○「現在オレンジゆずるバスが運行していない彩都地域にもオレンジゆずるバスを運行させてほしい。運行が難しい場合、何らかの配慮や施策を実施するべき。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（4）をご参照ください。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

⑦その他 9件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	2、現在、阪大跡地活用事業や川合山之口区画整理が予定されていますが、事業が完成した場合にゆずるバスのルートの変更等は検討されるでしょうか。（阪大跡地への乗り入れや川合山之口地区への延長等）	○阪大跡地や川合山之口地域といった開発地への公共交通によるアクセスについては、土地利用計画などを踏まえ、原則として開発事業者やバス事業者が確保することになります。 なお、オレンジゆずるバスは、阪急バスを補完する役割であることから、阪急バスの設定状況などを踏まえて必要に応じてルート設定の検討を行うこととなります。
2	西部	病院と箕面駅と市役所に行きやすいルートが良いです。	○今回の再編案では、現行のルートと同じく、市内各地域と市立病院・箕面駅・箕面市役所などを結ぶルートとしています。
3	東部	粟生間谷西地区と東山住宅は、阪急バスの停留所が少ないので不便です。 間谷エリア→モノレール豊川駅付近へ行く方法がないです。 粟生団地又は、間谷方面から小野原東地区へ行く方法がない。 上記部分は阪急バスの走行してない部分が多いので、ゆずるバスでカバーを強く希望します。 再編計画案では、箕面の東地区の黄色と赤と青のルートが重なってない部分が多くできていますので、困るようになります。	○現在のオレンジゆずるバスの運行において、利用者にとって分かりやすい1時間に1本のパターンダイヤが好評いただいている一方で、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。 ○新たにルートを追加する場合、運行距離及び運行時間が増大することが想定され、限られた車両と人員で運行する中で1時間に1本のパターンダイヤ及び運行の定時性を確保するためには運行ルートの新設は難しいと考えています。 ○なお、令和5年度末の北大阪急行線の延伸開業に伴う再編により、阪急バス粟生団地線の一部の系統が間谷住宅・粟生団地から小野原南経由で北千里駅・千里中央駅へ新たに運行する予定です（運行頻度は、オレンジゆずるバスと同程度となる1時間に1本程度を予定しています）。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

⑦その他 9件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	東部	いつも乗ってる人以外は、運転手による案内もないしわかりにくい。現状の市内の東西に渡るコースより、箕面駅から東方面、西方面などに分けて、巡回するようにした方が間違っ乗った時に影響が少ない。バスの名前も色で分けるより、方面で分けた方がわかりやすい。	<ul style="list-style-type: none"> ○「オレンジゆずるバス再編検討分科会」における検討当初、ご意見のように一定の地域ごとに運行ルートを分けて、小さな循環ルートを複数設定する形式なども含め再編ルートの検討を行いました。検討の結果、箕面駅や箕面市役所、市立病院などの施設に市内の各地域から乗り換えなしでアクセスできるルートとすべきとのご意見が多く、現行ルートをベースとした市内を大きく循環するルートとしています。 ○分かりやすい行き先案内表示については、運行事業者とも協力しながら、引き続き検討していきます。
5	東部	広域連携で阪急北千里駅、モノレール彩都西駅とつながれば利便性がよくなります。ゆずるタクシーは市外でも運行可能なのに、バスは何故、市内に制限しているのでしょうか？何か規制があるのでしょうか？	○オレンジゆずるバスが箕面市外を運行してはいけないといった規制はありませんが、鉄道駅へのアクセスは阪急バスが担い、路線バスではアクセスすることが困難な市内の公共施設などへの移動をオレンジゆずるバスが担うという役割分担のもと、運行ルートを設定しています。
6	東部	オレンジゆずるバスを『路線バスを補完』『市内の主要施設と市内各所を結ぶ経路を設定』するのであれば、路線バス（阪急バス）や鉄道駅と乗り換えられるハブターミナル（交通結節点）は必要である。実際に、福岡の博多駅バスターミナルや、広島紙屋町バスセンターは、交通結節点としてとても利用しやすかった。今回の再編では、それが見られないので、しっかりと定めてほしい。	○新たに整備される箕面萱野駅や既存の箕面駅、粟生団地バスターミナルなどで、オレンジゆずるバスと阪急バスを乗り継ぐことが可能です。

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること

⑦その他 9件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	東部	<p>バスの所要時間は、実際に路上で乗客の乗降時間も含めて測定したものか。あまりに無理のあるダイヤ設定であれば、遅延が恒常化しかけない。コロナ禍になって余計に運転士が確保できない（車両が余っていても、代替要員が確保できないなど）と聞くし、遅延回復のための余裕時間の確保、さらに運転士のハンドル時間（拘束時間）の制限や、休憩時間の確保などもちゃんと入れて考えているのか。バス会社の労働組合などとも、こうしたことを相談できているのか。</p> <p>こうしたことまで知らない乗客がどれだけ多いか。市やバス会社も「簡単にバス増便ができない（したとしても、バス運転士の奪い合いになるので、他市町域でバスを減便せざるを得ない）」ということをしつかりとPRしたほうがよい。</p>	<p>○今回の再編案の所要時間（赤・青・黄は1周2時間、緑は1周1時間）は、路上で乗客の乗降時間も含めて実測したものではありませんが、今回の再編案の検討を進めてきた「オレンジゆずるバス再編検討分科会」には、阪急バスの代表者が委員として参画しており、今回のオレンジゆずるバスの再編案を含む地域の公共交通の課題等について協議を行う「箕面市地域公共交通活性化協議会」には、阪急バス及び阪急バス労働組合の代表者が委員として参画しており、今回お示ししている再編案は「オレンジゆずるバス再編検討分科会」及び「箕面市地域公共交通活性化協議会」において確認いただいたものです。</p> <p>○バスの運転士不足などによりバスの増便が簡単にはできないという社会情勢に関するバス会社による周知・広報については、いただきましたご意見を阪急バスにも共有いたします。</p>
8	西部	<p>ゆずるバスは時々利用します。市が走らせているバスなので、赤字での運行と耳にしました。</p> <p>今回の再編ルート案も見ましたが、ところどころ、バスが走るのにバス停が置かれなところがあるようです。どうせバスが走るのであれば、バス停を置けば、数は少ないかもしれないけれど、利用する人がいて、収入の増加につながるのではないのでしょうか。</p> <p>また、最近、ガソリン代も高いですし、色々なところで物の値段や人件費が上がっているの、場合によっては、ゆずるバスも料金を上げなければどんどん赤字が大きくなるだけではないでしょうか。</p> <p>色々な事情があつてのことかと思いますが、赤字の負担も市がしていることですし、赤字は少ないに越したことはないと思います。</p>	<p>○現在のオレンジゆずるバスの運行において、利用者にとって分かりやすい1時間に1本のパターンダイヤが好評いただいている一方で、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。</p> <p>○新たにバス停を追加する場合、停車やドアの開閉による所要時間が増加することが想定され、限られた車両と人員で運行する中で1時間に1本のパターンダイヤ及び運行の定時性を確保するためにはバス停の新設は難しいと考えています。</p> <p>○「オレンジゆずるバスの運賃改定」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（5）をご参照ください。</p>

【1】オレンジゆずるバス再編ルート（案）に関すること
 ⑦その他 9件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
9	西部	<p>○休日のルートを平日と同じルートにするとのことですが、そもそも、過去に利用者数が少なかったから、今のルートになったのではなかったでしょうか。それを平日と同じルートにしても結局利用者が少なく、また税金での負担が増えるのではないですか。</p>	<p>○日曜・祝日の運行については、これまで利用者アンケートやオレンジゆずるバス再編検討分科会において、「平日と同じルートにしてほしい」といった意見を数多くいただいていたことから、今回の再編にあわせて、新設の緑ルートを除き、平日と同じルートで運行するものです。</p> <p>○なお、朝・夕の利用が少ないという、これまでの土曜・日曜・祝日の利用実態を踏まえ、朝・夕の運行時間帯を縮減した土曜・日曜・祝日ダイヤを設定し運行します。</p> <p>○再編後のルートで運行開始後、利用者が少ない場合は、土日祝に限らずその運行を見直す可能性があります。市としても利用促進に努めてまいります。運行を継続できるよう、積極的なご利用をお願いいたします。</p>

【2】 オレンジゆずるバスの運賃に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	<p>料金については、100円で乗ってる人が大半のように見かけられますが、若い人が子供の検診にライフセンターに行かなければならないときなども利用します。</p> <p>220円(往復で440円)は、70歳以上の100円(往復200円)と差がつきすぎです。</p> <p>座席も少なく、年寄りばかりで座ってもおられないのにバス代は阪急バス並みとは気の毒です。</p> <p>利用客の大半が70歳以上なので全員100円でいいのでは。</p>	<p>○「オレンジゆずるバスの運賃改定」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方(5)をご参照ください。</p>
2	東部	<p>○ゆずるバスは150円でよいと個人的に思う。100円は安すぎます。</p>	<p>○「オレンジゆずるバスの運賃改定」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方(5)をご参照ください。</p>
3	東部	<p>阪急バスは、3月末に2023年秋と2024年秋に運賃の値上げをプレス発表したが、この26年間で運賃を変更してこなかったことはよく頑張ったと評価に値する。競合するオレンジゆずるバスも阪急バスに合わせて運賃を値上げすると思料されるが、他市のコミュニティバスのように、路線バスとオレンジゆずるバスを乗り継げば運賃が割引になるとか、京都市バスのようにICカードで利用すれば(hanica単独にしてもよい)ポイントをためることができるとか、伊予鉄バスのように貯めたポイントで市内の店舗で買い物に利用できるとか、もう少し具体的な方策を示してほしい。</p>	<p>○「オレンジゆずるバスの運賃改定」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方(5)をご参照ください。</p> <p>○オレンジゆずるバスと阪急バスの乗り継ぎ割引については、これまで箕面森町線との間で実施してきましたが、今回の再編にあわせて、乗り継ぎ割引の対象路線や割引額を拡大する予定です。</p> <p>阪急バスとオレンジゆずるバスの乗り継ぎ割引の具体的な内容については、以下のリンクから、第54回箕面市地域公共交通活性化協議会(令和5年(2023年)6月29日開催)の資料7をご覧ください。</p> <p>【第54回箕面市地域公共交通活性化協議会 資料7】 (協議会資料を市HPに掲載後、リンク貼付)</p>

【2】オレンジゆずるバスの運賃に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	東部	<p>福岡県や広島県など他県では、路線バスに対して精神障害者への割引が適用されているのに対して、箕面市はコミュニティバスだけである。バス会社は行政が補助をしてくれないと難しいという。箕面市域だけでもすべての路線バス利用に対して、精神障害者への割引を適用するように、助成金を出すべき。そうすれば、大阪府下で1番に実施したことになる。(箕面市は何でもかんでも最先端の取り組みが好きなので)</p>	<p>○阪急バスの障害者割引の適用範囲については、基本的に運行事業者である阪急バス(株)において検討・決定されるものであると認識していますので、いただきましたご意見は阪急バスにお伝えいたします。</p> <p>○なお、阪急バスは箕面市域内だけに限らず他市町にも跨って運行しており、対象者や対象区間の限定が難しいことなどから、箕面市が助成金を出して、阪急バスの障害者割引の適用範囲を変更することは難しいと考えています。</p>
5	西部	<p>【オレンジゆずるバス再編ルート(案)に関すること その他—NO.8から再掲】</p> <p>ゆずるバスは時々利用します。市が走らせているバスなので、赤字での運行と耳にしました。</p> <p>今回の再編ルート案も見ましたが、ところどころ、バスが走るのにバス停が置かれなところがあるようです。どうせバスが走るのであれば、バス停を置けば、数は少ないかもしれないけれど、利用する人がいて、収入の増加につながるのではないのでしょうか。</p> <p>また、最近、ガソリン代も高いですし、色々ところで物の値段や人件費が上がっているの、場合によっては、ゆずるバスも料金を上げなければどんどん赤字が大きくなるだけではないでしょうか。</p> <p>色々な事情があつてのことかと思いますが、赤字の負担も市がしていることですし、赤字は少ないに越したことはないと思います。</p>	<p>【オレンジゆずるバス再編ルート(案)に関すること その他—NO.8から再掲】</p> <p>○現在のオレンジゆずるバスの運行において、利用者にとって分かりやすい1時間に1本のパターンダイヤが好評いただいている一方で、遅延が日常的に発生するなど、定時性の確保に課題が生じている状況です。</p> <p>○新たにバス停を追加する場合、停車やドアの開閉による所要時間が増加することが想定され、限られた車両と人員で運行する中で1時間に1本のパターンダイヤ及び運行の定時性を確保するためにはバス停の新設は難しいと考えています。</p> <p>○「オレンジゆずるバスの運賃改定」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方(5)をご参照ください。</p>

【2】 オレンジゆずるバスの運賃に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	西部	<p>ゆずるバスは、一方通行だったり、目的地へ遠回りするルートだったりして多少の不便はありますが、行き先によって移動の選択肢があるのはありがたいし、使い道次第では便利だと思っています。阪急バスが先日、運賃を値上げすることを発表しましたが、阪急バスの値上げに応じてゆずるバスも値上げするのでしょうか。ゆずるバスも値上げする場合、いくらになるかは決まっているのでしょうか。</p> <p>同じエリアを走る阪急バスの運賃と差があるのは、あまりよろしくないと思いますし、個人的には、最近の物価高騰の状況を考えるとバスの値段が上がるのもしかたないのかなと思っていますが、例えば、ICカードで乗ったらポイントが付くようにして少しでも負担感を減らすようなことはできないのでしょうか。</p>	<p>○「オレンジゆずるバスの運賃改定」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（5）をご参照ください。</p>
7	東部	<p>【「彩都地域の運行」に関すること－NO.4から再掲】</p> <p>ゆずるバスは安くて市内の色々な所に行けて便利だと思いますが、彩都にはゆずるバスが走っていないので、彩都にもゆずるバスを走らせてほしいです。</p> <p>走らないのであれば、阪急のバスをゆずるバスと同じ値段で乗れるようにしてほしいです。</p>	<p>【「彩都地域の運行」に関すること－NO.4から再掲】</p> <p>○「現在オレンジゆずるバスが運行していない彩都地域にもオレンジゆずるバスを運行させてほしい。運行が難しい場合、何らかの配慮や施策を実施するべき。」については、主な市民意見に対する市・協議会の考え方（4）をご参照ください。</p>

【2】 オレンジゆずるバスの運賃に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	市外	<p>4. 別紙（イメージ）の通り、オレンジゆずるバスと阪急バスの乗車券の共通利用を実践、また、オレンジゆずるバス及び阪急バス乗車券呈示による北大阪急行電鉄への便乗を実施する。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・箕面市内中心部を220円均一としたうえで、オレンジゆずるバス専用定期券・回数券を阪急バスでも使えるようにする。 ・箕面市内中心部の阪急バスでも、高齢者割引運賃（100円）を適用する。 ・オレンジゆずるバスの1日乗車券を500円程度に値上げしたうえで、箕面市内中心部の阪急バスでも使えるようにする。 ・阪急バスでも、オレンジゆずるバスと同様の乗車証明書（サービス券）の配布を行う。 ・ハニカ及び交通系全国共通ICカードで、オレンジゆずるバスから阪急バス（あるいはその逆）、オレンジゆずるバスからオレンジゆずるバス、阪急バスから阪急バスへののりかえについて、1回無料とする。 ・交通系全国共通ICカードで箕面市内のオレンジゆずるバス・阪急バスと北大阪急行電鉄をのりつぐ場合、北大阪急行電鉄の箕面萱野～千里中央間の運賃相当金額の乗り継ぎ割引を実施する。 ・はんきゅう・はんしんランドパス、220円区間以上の阪急バスハニカ定期券・スクールパスを所持する場合、北大阪急行電鉄の箕面萱野～千里中央間を利用する場合に限り、呈示により追加料金なしで利用可能とする。 <p>※意見書には、資料の添付がありましたが、本意見集約では資料の添付を省略しています。</p>	<p>○いただきましたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。</p>

【3】 オレンジゆずるバスの利用促進に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	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って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。	○いただきましたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。
2	東部	利用促進により収支率の向上を確実に達成するためには、目標として定めた収支率50%を達成するゴールを明確に決めて、そこに向けて利用促進のための対策を計画的に打つことが必要ではないか。	○収支率50%の達成に向けて、効果的な利用促進を検討し、計画的に実施してまいります。

【3】 オレンジゆずるバスの利用促進に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
3	東部	<p>利用促進について (p.54) , 「全国バスマップサミット」 (参考 : https://www.rosenzu.com/busmap/) で , 地域公共交通についてのシンポジウムや基調講演を聞いたが , バスマップをつくることや , GTFSデータの利用など , 箕面市は他市町村に比べて明らかに遅れていると実感した。</p> <p>小中学生・高校生などの若年層は , 移動するためにgoogle mapなどの経路検索を使うが , そもそもこれに表示されることが無ければ , 移動の選択肢として選ばれることはない。阪急バスは3月初頭からgoogle mapの経路検索にバスの現在地も表示させられるようになっている。</p> <p>したがって , 若者利用を促進させるためには , 次の(1)(2)のような具体的方策を期待したい。</p> <p>(1)バスマップにおいて縮尺を入れる。運行本数に応じて線の太さを変えるなど , より分かりやすくする。特に , 富山県の加越能バスでは , 路線図の凡例に「本数が多くて便利なバス (1時間に1本程度以上運行)」「本数が少ないが時間を合わせれば便利なバス (2~3時間に1本程度運行)」「乗車に注意を要するが場合によっては便利なバス (本数少など)」と記載しており , 本数が少なくても , 上手に活用すれば便利であるということを利用客に訴えている (参考 : http://www.kaetsunou.co.jp/regular/routemap/)。このような素晴らしい取り組みを参考に , バスマップを描いてほしい。</p> <p>(2)接近表示システムは阪急バスのものに統合し , 利用者は阪急バス~オレンジゆずるバス間の乗継ができるように , google mapなどにGTFSデータを提供する。あわせて , GTFS-JPに基づいたオープンデータを提供し , だれもが利用しやすいようにする。 (参考 : https://www.gtfs.jp/)</p>	<p>○バスマップの作成については , いただきましたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。</p> <p>○バスの接近表示システム (=バスロケーションシステム) については , 現在 , 阪急バスのシステムと統合する方向で検討を進めており , 阪急バスのシステムと統合した場合 , google mapなどでもオレンジゆずるバスの経路を検索できるようになる見込みです。</p>

【3】 オレンジゆずるバスの利用促進に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	東部	富山県黒部市では、乗合認可を受けて地域コミバスと従業員通勤バスを兼用している路線がある（新幹線生地線、YKKの従業員は社員証のタッチで利用可能）。オレンジゆずるバスも利用者数の底上げを図るなら、このような取り組みも参考にしてみよう。沿線の企業従業員や、市役所や公立学校園、市立病院などへの通勤など、バス（オレンジゆずるバス・阪急バス）を利用して通勤すれば、何か特典が得られるなどの取り組みが必要だろう。	○いただきましたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。

【3】 オレンジゆずるバスの利用促進に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
5	東部	<p>路線バスが撤退していた栃木県小山市は2023年2月に地域公共交通計画を策定したが（参考：（参考 https://www.city.oyama.tochigi.jp/site/o-bus/270026.html）），内容を見てみると，新しい公共交通計画の案にも『攻め』の姿勢がうかがえた。</p> <p>(1)現役世代を含めて全ての移動者をターゲットにすること (2)『自主採算性の否定する』『現状非悪化の原則を示す』『複数系統が重複する区間に対して運行指針を示す』ことで，更に増便し2025年度に乗客4割増が達成目標とする (3)各系統ごとに詳細な計画を策定し，KPI（重要業績評価指標）を設定する。</p> <p>とても分かりやすく，『攻め』の姿勢は箕面市にとっても参考にできる計画であると思う。</p> <p>また，『攻め』の経営としては，京都市バスや高槻市バスでも，SNSや自サイトを利用して，あるいは学識経験者（龍谷大の井上教授など）が，利用客に対して，イラスト付きで分かりやすく，コロナ禍で収益減であるという現状と，利用喚起を積極的に続けている。また，私たち箕面市民の地元で頑張る阪急バスの公式twitterでも，利用喚起を精いっぱい努力しているように思う。（参考：京都市交通局「経営レポート」 https://www2.city.kyoto.lg.jp/kotsu/vision/index.html ， 高槻市営バス「エキスパートファイル」→ https://www.citybus.city.takatsuki.osaka.jp/expert/， 井上教授のtwitter→ https://twitter.com/kasobus ）</p> <p>このような『攻め』の取り組みが，箕面市には見られない。箕面市は広報紙でさらっと取り上げるだけで，どのようなPRをすればよいか，このような前例を活かして，もっと具体的な方策を練るべきだ。</p>	<p>○いただきましたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。</p>

【3】 オレンジゆずるバスの利用促進に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	東部	<p>2023年3月に東京大学で開催された『公共交通オープンデータ最前線2023』 (https://www.busdata.or.jp/) や、『全国バスマップサミット』 (https://www.rosenzu.com/busmap/) などでの会議に参加してみると、GTFSデータ整備が箕面市は遅れているように感じた。行政や学識経験者はこのような会議に参加できているのなら、オレンジゆずるバスも猪名川町や長岡京市・向日市のコミュニティバスのように阪急バスのGTFSデータに統合させて、若年層がスマホなどを使って「移動手段としてバスを選択できる」ようにしてほしい。そして、行政担当者や学識経験者たちはこうした会議にも積極的に参加し、事例の収集にもっと適切に努めてほしい。事例を見ている限り、最近の他県・他市町村の動向に対して、あまりに不勉強だとは思えないので。</p>	<p>○バスの接近表示システム（＝バスロケーションシステム）については、現在、阪急バスのシステムと統合する方向で検討を進めており、阪急バスのシステムと統合した場合、google mapなどでもオレンジゆずるバスの経路を検索できるようになる見込みです。 ○使いやすく、将来にわたって持続的な公共交通となるよう、今後も引き続き各種情報収集に努めてまいります。</p>

【4】 その他 14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、この影響は営業車にも及び過剰な渋滞を発生させ、経済的にも大きな損失をもたら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提案は如何だろう。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？	○令和5年度末の北大阪急行線の延伸開業及びそれにあわせて実施するバス路線の再編、並びに、それにあわせて公共交通の利用促進を図り、交通手段の転換を促し、市内の渋滞の解消を目指します。
2	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、箕面市地域公共交通計画において、自動車分担率の低減を計画目標として掲げており、低減に向けた各種取り組みを推進します。
3	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オレンジゆずるバスは、箕面市のコミュニティバスで、箕面市がその運行にかかる費用を負担して運行を行っています。市民のみなさまからお預かりした税金で運行を行う以上、一定の利用が必要であるため、収支率等の基準を設定して運行ルート等の見直しを進めていくこととしています。
4	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が必要である。その方法は自家用車から公共交通選択する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】その他 14件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
5	西部	<p>市民に対しこうしたコメント募集は結構であるが、これはどの程度の反映があるのか、一向にその反映がないのはなぜか。現行政が何もかも実現出来るとは限らないのは承知しているが、せめてその説明は頂きたい。</p>	<p>○いただきましたご意見のすべてを実現することはできませんが、過去に実施したパブリックコメントでは、提出されたご意見を踏まえて、阪急バスのルート案を修正するなど、意見の反映を行っています。</p>
6	東部	<p>前回のパブコメで「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、～（中略）～、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」と回答が、言い換えれば『10代・20代は参画していない』、つまり、市は『若者の利用者を増やそう』としているのに、『若者の意見を汲み取れなかった』ことになる。</p> <p>市内の公立・私立の小中学校・高校の児童会や生徒会、あるいは大学生からの意見を集めることなどできたはずである。</p> <p>特に、昨年度には公立中学校に市長が出向き、中学生の意見に答えるなんてこともやっていたそうだが、箕面森町のバスについて通学環境の改善を訴えた中学生に対して、市長はまともな返答をすることなく、意見を上申した生徒たちは辟易としているようだったと聞く。市長をはじめ行政が若者の意見にしっかりと耳を傾ける必要があるのではないか。</p> <p>今の30～40代は、かつて小中学生のときに行政に裏切られたことに不快感を覚えながら過ごしている。いつの時代でも、若年層の意見は反映されないのだから、現在の若者たちにそのような経験をさせるべきではない。</p>	<p>○オレンジゆずるバス再編検討分科会を組織するにあたって市民委員を公募した際、10代、20代のかたからの応募がなかったため、同分科会に10代、20代のかたが参画いただくことはできませんでした。</p> <p>○オレンジゆずるバスの再編検討を進めるにあたっては、OD調査・オレンジゆずるバス利用者アンケート調査・市民アンケート調査の3種類の調査を行っており、10代、20代のかたのオレンジゆずるバスの利用状況や利用意向なども伺っています。</p> <p>○若い世代からのアイデアをよりよいまちづくりなど今後の市政運営にいかすとともに、次世代を担う若者（中学生・高校生）が市長と対話する機会を持ち、社会参画力を育み、生徒主体で地域の課題解決に取り組むことを目的として、令和4年度に市内の学校での市長タウンミーティングを実施しました。</p>

【4】その他 14件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	東部	<p>前回のパブコメで「阪急バスが市民の意見に理解を示さない」という意見があったが、バス事業者は運転士不足で大変ななかで努力していると思う。2023年秋と2024年秋に運賃の値上げを発表していたが、この26年間で運賃を変更してこなかったことは、大変なことであったと評価したい。</p> <p>一方で、兵庫県や京都府に比べて、大阪府や箕面市が地域公共交通に対する『自治体が公共交通に責任を持つ（P S O（パブリック・サービス・オブリゲーション））』という態度を著しく持っていないに、いつも辟易としている。他市町との連携による地域間幹線路線をどう維持するのかも、未だに全く動きが見えないし、学識経験者も大阪府も近畿運輸局も何をやっているのか、ふざけるなど言いたいほど憤慨している。</p>	<p>○いただきましたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
8	東部	<p>粟生団地バスターミナルが2023年2月～3月にかけて、阪急バスが大阪府の「都市緑化を活用した猛暑対策事業」の助成制度を利用して改装しているが、箕面市はこの改装にまともに補助金などで助成しなかったという認識でよいか。</p> <p>そうであれば、市が地域公共交通に対する『自治体が公共交通に責任を持つ（P S O（パブリック・サービス・オブリゲーション））』認識が不足しており、市内の交通結節点であるハブターミナル（箕面森町地区センターなど）の整備に関与する気がないと思料されるわけで、これは大変遺憾である。</p>	<p>○令和5年2月～3月にかけて阪急バス（株）が実施した粟生団地バスターミナルの改修は、大阪府の「都市緑化を活用した猛暑対策事業補助金」を活用して実施したものであり、その費用はすべて大阪府が負担しています。</p> <p>○粟生団地バスターミナルの改修については、これまでも利用者から意見をいただいております。その対応について、阪急バス等の関係者と協議を重ねた結果、上記補助金を活用して改修することとなったものです。</p>
9	東部	<p>長岡京市では、バスとタクシーの併用で割引があるような取り組みが進められている。実際に、自宅→ショッピングセンターの往路はバスで向かい、大きな買い物をすれば復路はタクシーという移動も考えられる。鉄道・路線バス・ゆずるバスに加えて、一般タクシーも含めて、公共交通網の整備を整えてほしい。</p>	<p>○令和4年9月に策定した箕面市地域公共交通計画では、タクシーも含めて市内の各交通モードの役割分担を整理しており、今後も引き続き、鉄道・バス・タクシーも含む地域公共交通網の充実に向けて取り組んでまいります。</p>

【4】その他 14件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
10	東部	<p>小学生が社会科で使う副読本「わたしたちの箕面」（という本だったと思う）には、市内のバス交通としてオレンジゆずるバスが紹介されるだけで、阪急バスがどのような経緯でどのような路線網を形成しているか、市がこれからどのような公共交通政策を行っていくかなどは書かれていなかった。他縣市町村の副読本をみると、「スマートシティ」「コンパクトシティ」「オムニバスタウン」などの政策において、バス・タクシー・鉄道を含めて公共交通をどのように整備されているかしっかりと記述されている。バスの運転士や、運行管理者・営業所長などの監督者、ダイヤ制作の担当者などの声も書いている（これはおそらくキャリア教育の一環も兼ねているのだろう）市町村もある。また、乗客の動向などをデータとして開示して、箕面市のステップアップ調査や、教材（算数や数学のデータ領域の単元）などに使えるように教員に提供するの也不错。将来に公共交通を育てる担い手には、このように学習教材として提供する方法もある。</p> <p>公立小中学校で取り組んでいる屋休みの外国語教育だか英語コミュニケーションといった活動を、そろそろ地域に根差した学習に転換してもいいのではないか。</p>	<p>○いただきましたご意見は今後の検討の参考にさせていただきます。</p>
11	東部	<p>オレンジゆずるバスの再編とは話題がそれるが、市内の移動権（交通権）の充実にあつては、路線バス・鉄道だけに限らず、タクシーやシェアサイクルの充実も図ってほしい。豊能町・能勢町ではデマンド交通の乗合タクシーに方針転換すると、タクシーの営業エリアが北摂交通圏と異なる&タクシー会社は亀岡・猪名川に本社や営業所があるために、営業エリアの違いもあつて、住民は利用したいときにタクシーを呼べなくなった。箕面市は北摂交通圏に入っているが、「行きはバス、大きな買い物をしたので、帰りはタクシー」という移動について長岡京市が利用補助を出して包括的な利用を促していたように、公共交通会議にタクシー事業者も入れて、長岡京市のように公共交通全体の包括的な利用促進を検討してほしい。</p>	<p>○令和4年9月に策定した箕面市地域公共交通計画では、タクシーも含めて市内の各交通モードの役割分担を整理しており、今後も引き続き、鉄道・バス・タクシーも含む地域公共交通網の充実に向けて取り組んでまいります。</p> <p>○なお、箕面市地域公共交通活性化協議会には、一般社団法人大阪タクシー協会の代表者も参画しています。</p>

【4】その他 14件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
12	東部	豊中市や吹田市では、シェアサイクルを導入し、路線バスとどのように競合するかデータを集めている。池田市でもシェアサイクルを導入しているし、茨木市でもシェアサイクルやコミュニティサイクルが導入されている。箕面市は観光客向けのレンタサイクルしかない。ラストワンマイルが整備されていない地域（自宅など）から自転車を利用してバスターミナルへ向かい路線バスに乗り換えるといったような「サイクル&ライド」の整備も進めてほしいし、近隣他市のようなシェアサイクルを試験導入して、路線バスとどのように競合するのかもしれないかもしくは相乗効果を期待できるのか実証実験をしてほしい。こういった点は、他市に比べて行き遅れている。	○シェアサイクルの導入については、バスとの需要の競合により、バス利用者が減少することが危惧されるため、導入エリア等について慎重に検討する必要があります。
13	西部	○計画書もみましたが、1日あたりの利用者数で、平日と休日の利用者数を足し合わせて数字を書いているようです。平日と休日は違うルートで運行しているのだからそれを足し合わせるのはいかしくないのですか？	○いただきましたご意見を踏まえ、計画中のグラフの記載方法を変更いたします。
14	市外	2. 現状の北大阪急行線のダイヤは、昼間8分間隔で、「60」で割り切れないため、毎時間異なる数字が並ぶ（厳密には、2時間ごとに同じ数字が並ぶ）ことになり、阪急バスを含むオレンジゆずるバスは、パターンダイヤを優先にすると鉄道とダイヤが合わず、逆に鉄道完全接続ダイヤを組むと、毎時間異なる数字が並ぶダイヤとなり、鉄道非利用者にはメリットのないダイヤとなる。どちらかを立てるとどちらかがたたなくならないよう、エリアのパスダイヤを守る意味でも、北大阪急行線のダイヤを、「60」で割り切れる、昼間7分30秒間隔、あるいは10分間隔のダイヤにすべきである。	○いただきましたご意見は、北大阪急行電鉄にお伝えいたします。