

「箕面市地域公共交通計画（素案）の方向性について」に寄せられた意見一覧（速報）

参考資料⑤

※意見に対する「市・協議会の考え」は後日作成する。

No.	地域	意見
1	中部	本計画では、箕面駅⇄箕面萱野駅間を、4 路線も走ることになっているに対し、箕面駅⇄千里中央駅間が ¹ 本もなくなり、乗り換えなくモノレールへアクセスできなくなる点や、買い物に不便を感じます。 白鳥線は既存の20 番系統同様、千里中央駅止まりとしてください。
2	中部	本計画の、箕面駅⇄箕面萱野駅間を、白鳥線、彩都線、北飯坂ネオポリス線、栗生萱野線の、4路線が走ることにしていることに反対します。 取り下げられた「新たな都市計画道路網（案）」エリア2の「箕面池田線～萱野東西線間」の計画理由は、箕面駅⇄白鳥間の現行バス道幅が狭いためでした。 その箕面駅⇄白鳥間に4 路線も走らせることは、都市計画コンセプトに矛盾しています。 彩都線、北飯坂ネオポリス線、栗生萱野線は箕面萱野駅止まりとし、箕面駅へ行きたい場合は、箕面萱野駅または白鳥で白鳥線へ乗り換えれば良いと思います。
3	東部	①北大阪急行線が延伸されバス路線が見直しされることで、現行より利便性の低下や運賃上昇が無いことがサービス向上としては当然であるが、これについて計画の基となる認識はどうか。 バスで千里中央に行かれていた人が徒歩で箕面萱野駅や箕面船場阪大前駅に行けるようになるのは北大阪急行南北線延伸のメリットと言える。 しかし、バスで千里中央に行かれていた人が、バスで箕面萱野駅にしか行けないのは運賃上昇と乗り換えの時間ロスでデメリットしかないのではない か。 例えば、千里中央周辺にバスで通勤や通学をされている人に対して、箕面萱野駅までバスで行き箕面萱野駅から千里中央まで北大阪急行に乗ることはデメリットではない。 ②箕面市西部地区から千里中央行きが残ることが、他の箕面駅、ルミナス、栗生団地などから千里中央行きがなくなることの不公平感をどの様に説明するの か。 ③石橋線と茨木を結ぶ路線は箕面萱野駅に接続しないのはなぜか。 ④ゆずるバスとトータルで検討しないと評価しにくいと思うが、ゆずるバスは阪急バスの路線が決定後にそれを補完する形で再編されるのか。 ⑤新たな路線として小野原から船場駅を経由して千里中央に行く路線の名称が（仮称）箕面小野原線であるが、名称と路線が一致しないように思う。箕面小野原線では、箕面駅と小野原を結びと感じてしまう。 ⑥千里中央から北千里経由で小野原東方面に行くバスについて、その一部でも阪大病院に行く路線変更出来ないか。 ⑦箕面駅や北千里駅から梅田に行くことと、箕面萱野駅から梅田に行くことを比較して時間的にメリットがあるとし、バスルートは箕面萱野駅や箕面船場阪大前駅に集約し、箕面駅や北千里駅に行くバスの本数が減ることや廃止されることは問題である。 北大阪急行と阪急電車は全く違う使われ方をする。当然に、阪急電車を利用される方は梅田に行くとは限らず、十三や淡路で乗り換えて神戸や京都など阪急電車沿線の駅に行かれる。また、北千里駅からは淡路から地下鉄堺筋線に乗り入れており、北千里から梅田に行き地下鉄に乗り換える必要は全くない。 細かな意見がパブリックコメントでは出されないのが常であるが、意見が出なかったことを持って路線変更した後に大きな反対意見が出ることも予想されるので、路線の変更・廃止はパブリックコメントだけに留らず十分な分析のもとで慎重にすべきである。
		私は35年前に箕面市箕面に居住し始め、転勤族ながら歴代市長・行政、在住の著名人・財界人が環境（自然や桜の木、桜通りや桜並木の桜など）を大事にみどりのまちづくりを推進・支援されておられることから、住みやすい市道箕面今宮線に面した現住所に居を構えてからでも25年が経ち、桜並木のある良好で落ち着いた街並みの一種低層住居専用地域での安寧な生活を期待してきた。しかし、市道箕面今宮線の交通量が年々増加し、特に白鳥2丁目交差点の拡幅以降、主として路線バスによる騒音に悩まされ続け、中大型車形のトラックの増加及び制限スピードを超える速度車両の増加に、交通安全の確保に 不安を感じ続けています。 その中で地域公共交通計画(素案)に示された路線バス再編 案について、利用者のアンケートからのみ策定され、バス路線の道路状況及びバス路線周辺の住民の意見を鑑みず作成されたことから、以下の路線バス沿線の住民の意見を真摯に受け取り、素案を見直し、修正して頂きたい。また、問題低減の為の提言についても前向きに検討し、実施可能なことから実施して頂きたい。
		(意見) 1：路線バスの山麓線を白鳥線と同じ市道箕面今宮線経由に変更することに反対、及び北大阪ネオポリス線彩都線を箕面駅始発にし、市道箕面今宮線を経由して箕面萱野駅へ行くルートを新設することに反対します。いずれも箕面駅からは山麓線（府道 9 号箕面池田線）を経由することを提案します。 1-1 そもそも、市道箕面今宮線は二車線道路にしては道路幅が狭く、片側歩道の確保も出来ず、安全・円滑な交通を担保出来ない道路であり、車幅2メートル以下の小型自動車なんとか通行できるのみで、東西交通の幹線としての役割は果たし得ない。そこで、東西交通の幹線として府道9号箕面池田線（1959年府道に認定、1993年主要地方道に指定された通称山麓線）が整備され、道路構造基準令に沿った12メートル幅の2車線 両側歩道の道路が整備提供され、40km/hrの速度で安全に円滑に通行できるようになったので、大型車両・大型バス、小型車両等を山麓線へ誘導し、箕面今宮線は小型自動車のみとし、その負荷を下げようとの施策が実行された。具体的には ・積載量3トン以上の大型自動車の通行禁止、 ・30km/h rの速度制限 ・交差点（箕面2丁目/白鳥2丁目）での制限標識、および誘導標識の設置 ・交差点の改良（白鳥2丁目の拡幅、箕面2丁目での山麓線への誘導） ・坊島3丁目付近の道路北側に歩道拡幅等。
		1-2 また、市道箕面今宮線（箕面2丁目交差点から白鳥2丁目交差点間）は第一種低層/第二種中高層住居専用地区内の主要生活道路であり、道路幅は5. 5メートル程度しかなく、片側歩道でさえも全線にわたって設置できず（現状の整備率は全線の20～30 %程度）、片側0. 5メートル幅の路肩も確保出来ない。二車線道路としては道路法構造基準令不適合道路である。 大型路線バスの通行を許容できる道路ではありません。 （注：道路基準によると、二車線道路は片側2. 75メートルの車線幅及び0. 5メートル幅の路肩部の設置を義務づけている。従って道路幅は最低でも6. 5メートル必要。） 本来は一種住居専用地域の良好な環境を維持し、地域内外の必要最低限の交通の便を提供する生活道路であったはずである。しるかに、バス利用者の利便性を優先し、公共交通の御旗の下、路線バス路線が導入され、良好な住環境の悪化に対し、沿線の住居 専用地域の住民に我慢を強いてきた。道路沿いの美しかった桜並木の一部はバスの通行障害で伐採され、残った美しかった桜も自動車の通行量の増加でその本数が減り、傷んでしまっています。（添付の写真に桜の木の実情参照、枝が切り払われた無残な姿） 一方、桜通りに繋がる箕面4丁目の桜並木通りは、道路の交差点部に段差（ハンプ）の設置により自動車の通行抑制による安全確保、住民の方々のお世話により、桜の木々は素晴らしいく保存され、大阪百景に選ばれているのとは対照的です。住民、車両による通行者と自然の調和のとれた共存の例と言えます。
		1-3 実際問題として、大型路線バス（車幅2. 5メートル）の通行により次のような問題が生じており、交通事故発生の危険性が非常に高い状況が30数年継続しています。 ・大型バス同士のすれ違いは市道の特定の場所では出来ない、なおかつ路肩部分への大幅なはみ出し。（添付の実情写真参照） ・大型バスはすれ違いポイントまで急ぐ為、大幅な速度超過（速度違反）での走行が頻発 ・大型バスと小型乗用車とのすれ違い時も、車両が路肩部分へはみ出し、歩行者の行き場が無い。（添付の実情の写真参照） ・バス停でバスが停車中、後続車両は追い越すことが出来ず長い車列の発生 ・市道箕面今宮線の渋滞の主要原因は大型路線バスの運行です ・大型路線バスの通行を見て、中大型貨物トラックが規制標識を見逃し、市道に侵入してくる回数が増え、バス同様に渋滞、事故リスクの増大を惹起している。

No.	地域	意見
4	西部	1-4 更に、沿線の住居専用地域(一種低層、二種中高層)における騒音レベルは、市の 過去3年間の測定結果では、環境基準を超過、逸脱しています。 ・昼間：65～66dB(道路に面する地域の環境基準：60Laeq) ・夜間：58～60dB(道路に面する地域の環境基準：55Laeq) 上記の騒音レベルは、自宅内に居て、路線バス等が通る際、窓を開けていれば室内でラジオ/テレビの音が自動車騒音で掻き消され聞こえないレベルです。騒音の主因は路線バスと通行自動車の制限速度以上の高速走行(50～70km/hr)です。 なお、一般地域の住居専用地域での環境基準は昼/夜50/45dBLaeqであり、市道に面する地域/住民は昼夜、特に深夜/早朝はより著しい我慢を強いられています。
		1-5 従って、箕面駅から間谷方面行きの山麓線(現状一日当たり20本運行)、新設の北大阪ネオポリス線/彩都線については、利用者の利便性から将来的にも経済的な数の乗客が予測されるなら、立派で安全な府道箕面池田線(山麓線)を経由するべきで、大型 路線バス運行に道路構造上不適切である箕面今宮線への路線新設はするべきでない。 なお、山麓線経由に路線を設定しても次の通りで支障はないと考えます。 ・箕面駅から間谷・彩都等への乗客にとっては途中どのルートを通るかについては関心事ではなくより早く、スムーズに目的地へ到達出来れば良い。 ・箕面今宮線沿線の住民で間谷・彩都方面への路線バスの需要は殆どないと思われ、需要の大半は箕面萱野駅からと予想。 ・もし、利便性から沿線住民の需要があったとしても、北小学校口周辺より西の住民方は箕面駅から乗車されれば良く箕面駅まで約600メートル程度)、それより東の方は山麓線の停留所から(山麓線と市道間は約250メートル程度)、坊島辺りの方は白鳥/箕面萱野駅から乗車されることで、若干利便性が損なわれるかも知れないが、安全の確保の為にならば許容できるものと思われる。 ちなみに、箕面駅から白鳥2丁目交差点間距離は約2.0キロメートル(徒歩25分程度)
		2：白鳥線のバス運行回数の増加に反対する。 2-1 上記と同様の騒音・安全の理由により、白鳥線の大型路線バスの運行は即刻中止すべきであり、路線は府道箕面池田線(山麓線)経由へのルート変更をすべきと考えます。 市道箕面今宮線の沿線住民にとって、山麓線へのルート変更は利便性が若干損なわれるかも知れないが、上記1項で述べたように、市道の安全が確保され、騒音レベルが下がれば環境基準以下になるならば、大多数の住民にとっては許容できるものと思います。
		2-2 地域住民の総意で安全の確保、騒音問題の改善より利用者の利便性・公共交通をどうしても残したいならば、市道を通る路線バス/箕面市コミュニティバスの車体の大きさを小さく制限する。小型自動車並みの車幅2.0メートル以下とすべき。このことにより 道路交通安全性・円滑性は一部改善され、交通事故リスクの低減が期待でき、周辺住民にとっては安全性確保・騒音レベル低減と利便性とのバランスの限界かと考えます。交通死亡事故(過去に発生)や重大事故と公共施設や学校への通学の利便性、バス料金および子育て環境と安全等を天秤にかけ判断する必要があると思います。
		2-3 小型バスに変更の際は、低騒音のEVバス(電気バス)に切り替え、道路沿線の住専地域の騒音の低減を図り、環境基準を達成する。
		3：みどりまちづくりの推進 3-1 箕面市役所部長ブログ「箕面のまちづくりと鉄道」2017年6月23日付によれば、“計画的なまちづくりや生活環境の保全を図るためには行政指導ではなく、条例により規制・誘導が必要があるとして昭和52年に市独自の条例(環境保全、まちづくり推進条例)を制定しました。この市独自の条例により、人口密度規制や住宅地規模の規制、道路、公園の設置基準など、他市にはない厳しい基準を設けて、開発だけでなく小規模な建設行為も合わせて規制・誘導してきたことから、本市が大都市近郊にありながら、良好な住環境を備えた「みどり豊かな住宅都市」として発展”と述べられています。今日、箕面市が住みたい人気のある都市と広く認識されているのはこのような歴史があったことと思われます。前市長は「子育てしやすい箕面」のイメージアップに、現市長は箕面出身でロマンティック街道(府道豊中亀岡線)の整備に尽力され、箕面の魅力を一番良く理解されていると思います。 桜並木通りは地域住民と行政が共に話し合い、協力しあった結果、現在の素晴らしい桜並木の景観を維持できている具体例だと思います。
		3-2 箕面今宮線(通称桜通り)についても、その道路構造上の本質的な問題から当時の行政は市民税/府民税を使い、府道9号箕面池田線(通称山麓線)を基準に適合した道路に整備、提供し、交通を誘導、桜通りの負荷を下げ安全の確保に努められて来たものと理解しています。
		3-3 しかし、近年、特に箕面グリーンロード開通に伴う、白鳥2丁目交差点拡幅以来、桜通りの自動車通行量は山麓線以上に増え、路線バスの車体サイズも幅2.5メートルへと大型化し、安全が損なわれ、騒音レベルも悪化、環境基準を超過しています。山麓線整備時のねらいを思い起こし、路線バスのルートを山麓編へ変更、交通を誘導、桜通りを小型自動車用の道路に戻せば、大した投資・費用も掛らず安全性は改善され、騒音レベルも下がるものと思われます。
		(提言) 4：市道箕面今宮線の安全、騒音等環境改善についての提言 4-1 現状歩道のない部分に少なくとも片側だけでも最低1から1.5メートル幅の歩道を最優先で確保する。車体幅2.5メートルの大型路線バスが通行しなくなれば、歩道の確保はより容易になるはずです。白鳥2丁目交差点から西の常国寺あたりまでが一番危険な状況。
		4-2 箕面駅(箕面2丁目交差点)と白鳥2丁目交差点間の全区間を低騒音/水浸透性タイプ の舗装に変更し、騒音レベルを下げる。
		4-3 自動車が制限速度を超える速度で走行出来難いような次のような施策を実施する。 ・交差点毎に、横断歩道ごとに路面に段差(ハンプ)を設置、カラー舗装をする。 路線バスも含め現状は昼間でも時速60から70km/hrで走行する車両が多数ある。 ・現在夜間点滅の信号機を常時点灯にする。 夜間23時以降点滅になると、大多数の自動車が50から80km/hrの高速で走行しているのを目撃しており、交通事故リスク大であり、何時悲惨な事故が起こることも限らない。白鳥2丁目交差点以東でスピードの出し過ぎによる複数回の死亡交通事故が発生していることを忘れてはなりません。 ・常設の自動速度取締り器を設置し、その抑制効果より減速させる
		4-4 箕面2丁目交差点、白鳥2丁目交差点の市道付近、主要交差点にある小型の道路交通規制標識を大型に、信号機等で覆い隠された規制標識の設置は正、そして道路標示にて大型バス通行禁止、3トン以上の大型車両貨物車の通行禁止をより明瞭に明示する。 (箕面北小学校交差点付近のバスと小型自動車のすれ違い状況) (写真)既成標識が歩行者信号機で覆い隠され、自動車運転手からは目視確認出来ない状態 (写真)上部の枝が切り払われ放置された桜の木 箕面今宮線桜通りバス通りの今昔 (箕面市子供未来創造局 部長ブログ：2011年6月2日付「箕面の今昔」より) ※写真真添付あり
		ようやく北急の延伸工事が終わるということで安堵としている。この工事のせいで、特に平日夕方に千里中央にバスで向かう度に、渋滞によって20分～40分程度で遅延が恒常的に発生し(特にコロナ禍以前)、バスを利用するたびに行政に対して非常に強い憤りを感じていた。
		これまでの「バス利用者へのアンケート調査結果の分析」では、北部地区で「池田駅」「ときわ台・光風台駅」「JR茨木駅・阪急茨木駅」という選択肢が無かったと思う。つまり、止々呂美地区から東能勢線を利用して阪急池田駅へもしくは豊能町リレー便でときわ台駅方面へという行き方や、栗生団地・奥・山の口地区から忍頂寺線奥系統を利用して茨木方面へ、石橋線(国道線)を利用して茨木駅へ、という選択肢が想定されていない。アンケートの選択肢として不適切だったのではないかと。また、バーソントリップの調査で、バス・バスどうしの乗り換え客の想定をどれくらいしているのか、不明瞭ではないか。
		関連計画との関連性について。貴市の『広域的幹線路線』である北大阪ネオポリス線・東能勢線・箕面森町線は、豊能町の「豊能町地域公共交通基本構想」で重要な『広域的幹線路線』として、以前から再編計画が位置づけられている。また、石橋線や忍頂寺線85系統は、茨木市とも運行エリアを重複しており、東西をまたぐ貴重な広域的幹線であり、鉄道線が不通になったときには最大限にその意義が活かされる。こうした、他市町とをまたぐ路線について、どのように調整が進み、どのように協議がなされているのか、ホームページ上の会議資料をのぞいても、まったくみえてこない。このことについては、豊能町の「豊能町地域公共交通基本構想」のパブリックコメントでも提案されているようにみえる。他市町とどのように協議がなされているのか、明瞭にしてほしい。

No.	地域	意見
5	東部	バス路線再編後の北大阪ネオポリス線・彩都線・仮称粟生萱野線について。白島をまたいで山麓線沿線東部（青松園前・外院・粟生団地・彩都粟生）から箕面駅周辺に向かう場合、現状では、北大阪ネオポリス線・彩都線を利用して白島で白島線乗り換えるか、直通する箕面山麓線を利用していた。これは、前者のほうが本数が確保されており、後者は本数が少ないが直通できるメリットがあったのである。また、彩都粟生北・粟生南地区でも、「間谷住宅4」か「間谷住宅1」まで歩いて箕面山麓線を利用するのが現状である。そういった現状を踏まえて、粟生萱野線とあわせて、このような乗り換え不要で東西をまたいで直通する幹線路線が、国道171号線を走る石橋線に加えて確保されるのは非常に有り難いし、この案を応援したい。
		バス路線再編後の石橋線（92系統）について。石橋線が箕面萱野新駅ロータリーを経由しないとする案に決定するまでの経緯も拝見したが、経由しない案が正解だと思う。現状、朝夕の通勤通学状況を見ても、萱野小学校前をまたいで東西の利用する客がほとんどである。ただし、国道171号線の北側を走る北大阪ネオポリス線（急行便）、彩都線などから「白島」「萱野小学校前」から歩いて石橋線の「萱野小学校前」に乗り換えるという通勤通学者の存在も多数見受けられる（特に朝夕）。また、実際に石橋線から箕面萱野駅に乗り換えるシミュレーションを何度かしてみたが、茨木→石橋向きなら、手前の「西宿」で降りた方が早かった。こうした現状を踏まえて、新路線再編後に、バス・バス間乗り換えのハブターミナル機能を「白島」から「箕面萱野駅」に移転させるのであれば、国道171号線の北側を走る路線（北大阪ネオポリス線・彩都線など）で箕面萱野新駅から石橋線に乗り換える需要はあるので、乗り換え経路のハード面でのまちづくり整備（荒天時でも移動に耐えられるように、上屋を設置するとか）をお願いしたい。基本戦略の中にも想定されていることだととは信じたいが。
		オレンジゆずるバスとどのような協調を歩むのかが見えてこない。オレンジゆずるバスを単なる福祉バスの代替とか、地域内輸送として完結するだけでは、利用者も頭打ちするのではないかと。阪急バスの路線網を幹線、オレンジゆずるバスを幹線から乗り継いでラストワンマイルへ移動するための支線と位置付けるとか、接近情報システムなどを阪急バスのものと同一化するとか（スマホで2つの接近情報システムを見ながら、乗り換えができるかどうか調べるのは非常に面倒）、広い視線での計画を策定していただきたい。
		箕面市内のバス路線網が、東西方向と南北方向に形成されているので、たとえばJR茨木から石橋線（東西方向）に乗って「小野原」や「新家」で粟生団地線（南北方向）に乗り換えるとか、阪急石橋から石橋線（東西方向）に乗って「萱野小学校前」で降り、徒歩乗り換えて「白島」から北大阪ネオポリス線・箕面森町線（南北方向）に乗り換えるとか、そういったこともバス利用者はしている。こうしたバス・バス間の乗り換えがあるということも行政側で認知していただいたうえで、計画のなかに取り入れていただきたい。幸いにも、箕面市内のバスは、お互いに本数も確保されているので、こうしたバス・バス間の乗り換えが実現できる。
		バスターミナルである「粟生団地」は、数年前の台風で上屋の破損など待合設備が荒廃している。阪急バスでは、コロナ禍による赤字で、設備を修繕できる予算がとれないときく。行政はこのような荒廃した状況を数年も無視し続けていたのはおかしい。こうしたバスターミナルの整備も並行して進めていくべき。
		箕面市内には大阪北部の郡部（豊能町・能勢町）に至る広域的幹線路線のハブターミナルがいくつも点在する。特に箕面森町線は「中止タ呂美」（余野・希望ヶ丘方面への東能勢線・豊能町リレー便との乗り継ぎ）で「箕面森町地区センター」（能勢電ときわ台駅・能勢町東部への豊能西線・妙見口能勢線との乗り継ぎ）がある。各鉄道駅と同様、箕面市の玄関口として、ターミナルの整備を進めてほしい。
		ハード面では、それぞれのバス停に椅子や上屋などの待合施設設備が、近隣他市町と比べて、疎かになっているままである（なぜかオレンジゆずるバスのバス停に限っては、整備されているが）。積極的な整備をお願いしたい。
		神姫バスの高速バスが大阪～三田間で走らなくなり、白島付近でよく見かけるようになった。神姫バスに白島付近に停車できないかと要望したことがあるが、他社の運行エリアに停車することは難しいように思う。新名神が開通して、高速バス路線網も変わってきているし、船場阪大前が学生街として発展するようであれば、こうした超広域的な視点でのバス路線の整備も必要ではないか。この大阪～三田線を、白島付近で乗降できるように誘致してほしい。
		箕面トンネル方面に向かう路線の再編後の図を見ると、会議資料では「豊能・亀岡方面」と書かれてたものが「豊能町方面」に修正されている。15年ほど前、国交省や近隣市町との協議で、箕面有料道路を利用したバス路線の拡充が検討されていたなかで、北急線方面（千里中央、現在の計画だと箕面萱野駅）～豊能町余野～京都府亀岡市方面への超広域的な視点でのバス路線の整備も検討されていたように思う。余野～亀岡のバス路線（京都交通）は2005年に廃止されているが、車を使えば近いはずの距離が、バスや鉄道ではとても遠い。このあたりについても改めて言及し直していただきたい。
		箕面中央線は、阪急箕面線との交差で特に平日の夕方は20分以上は恒常的に遅延しているように思う。何らかの対策をお願いしたい。
6	西部	箕面中央線と豊中市内線（北緑丘系統）は、平日の夕方に新船場南橋～千里中央で、いつも渋滞し、20分以上は恒常的に遅延する。また、粟生団地線の宮岡周辺も、時間帯によっては恒常的に渋滞してバスは遅延している。路線網を変更しない、変更するの案はそれぞれ理解をできるし、バスは数年前のダイヤ改正で渋滞による遅延にも余裕が持てるように所要時分を変更しているようだが、こうしたバス事業者の努力だけに留まらずに、行政はこうした渋滞対策を徹底的にすべきである。バス利用者にとってはとても不利益でしかない。
		粟生団地～奥～茨木方面を結ぶ忍頂寺線85系統のことが全く書かれていないが、廃止されるということか。バス乗り換えや徒歩で国道171号線に移動しなくても、市北東部から茨木方面に直通できる貴重な路線なので存続を願いたい。運転士のハンドル時間などの課題が解決されるなら、いっそのこと、箕面駅～青松園前～粟生団地～JR茨木として、広域的に東西移動ができる路線を確保してもらえると、さらにうれしい。
		豊能町・池田市との広域的幹線である東能勢線（26系統・136系統）のことが全く書かれていないが、廃止されるということか。豊能町にとっては、東部地区から池田駅や箕面森町線に乗り換えて千里中央方面に向かう重要な『広域的幹線路線』としている。廃止は避けてほしい。
		観光・墓参送迎路線である粟生団地線29系統についての情報がない。特に途中経由地である勝尾寺は、正月三が日・紅葉期には、大変に道路が渋滞し、定時運行ができない。2019年11月23日の夕刻には、200分遅れ（2時間40分遅れ）で運行していたときく。北大阪ネオポリス線がグリーンセンター前経由だった頃、この渋滞に影響されて2時間近く遅れて運行しており、バス利用するたびに大変に憤りを感じていた。勝尾寺に苦情を20数年ほど申し入れたが、「うちには関係ない」と回答があって、山麓線沿線地域と協力する姿勢もなければ、改善する兆しもまったく見られない（駐車場を増やしたというが、根本的な解決にもなっていないし、バスが運行していない時間帯にライトアップを企画するなど、あり得ない）ので、憤慨しており、甚だ遺憾である。北摂霊園が墓参のために、箕面有料道路の通行代を負担し、勝尾寺を経由しないルートが2015年ごろから設定されたと聞くと、このような状況であれば、この勝尾寺経由の系統は廃止して、勝尾寺を経由しない北千里～千里中央～（トンネル経由）～北摂霊園～希望ヶ丘の直通系統にするようにすべき。また、バス事業者側も、西武観光バスの三峯神社線の事例を参考にして、運転士の安全が確保できないことを理由に運休するという決断をもっと前向きに恐れずにやってほしい。箕面～勝尾寺線の路線廃止という失敗も踏まえて、そのあたりの計画の策定もすべき。
		阪急バスは大阪府内や兵庫県内など幅広いエリアで運行しているが、箕面市内はバスの利用も多く儲かっているエリアなのでは。箕面市内で儲かっているのだから、簡単に路線を廃止することなく、その儲かっている分をきちんと箕面市内の路線に還元してほしい。
		ゆずるバスは均一料金制。また、豊中市内でも均一料金制。なぜ、箕面市内では均一料金ではないのか。
		箕面市というまちの長期的な発展も見据えると、千里中央（市外）ではなく、萱野（市内）に人流を誘導するなど、きちんと市内で経済が回っていく仕組みを作ることも重要。箕面市の税金を使って検討、社会実験などもするのであれば、千里中央でお金を落とす人の利便性より、萱野でお金を落とす人の利便性を高めるといった観点が必要なのでは。
		間谷地域～粟生団地～箕面駅の山麓線直通路線を継続し拡充してください。 東部地域からは箕面駅、中央郵便局、箕面警察署、箕面市役所、さらにはスカイアリーナ、武道館などを利用したくとも、便数が少なく乗り換えや長時間の乗車で公共交通を十分に利用できず不便です。滝道ウォークを楽しめるように箕面駅までの交通を充実してください。 東部地域からは北千里や千里中央への利用が多いのが現状だと思いますが、箕面駅方面へのバス路線が少ないのが要因だと思います。東部地域から箕面駅方面のバスを北千里や千里中央への所要時間や便数と同様にすれば利用者は増えると思います。新駅ができれば千里中央でなくても市外への地下鉄路線も便利になり千里中央駅行きは不用になるかもしれませんが、阪急電車利用なら箕面駅を選択すると思います。

No.	地域	意見
7	東部	間谷地域⇄粟生団地⇄箕面駅⇄市役所の路線を検討してください。 【勝尾寺】⇄粟生団地⇄箕面駅⇄池田を1路線で結ぶことを検討してください。 箕面の自然の観光地を結ぶことは市外からの利用も増えると思います。 箕面は南北に坂が多く、最寄りのバス停までも時間がかかることがあります。箕面市内のどこに居住していても、箕面駅、箕面萱野駅に短時間でアクセスできることを希望します。 現在のオレンジゆずるバスは公共交通機関というより行き先までの所要時間が長く「公共施設をめぐる」市内観光のように思うことがあります。誰もが公共施設に行けることは重要ですが、便数と所用時間（ルート）が問題です。高齢で自家用車を持たない市民も増えています。市民の不便を便利にするバス、このバスがあるからこそ豊かな市民生活ができる、そのようなバスを期待しています。
8	東部	粟生間谷東地区に居住し、高校時代から50年近くバスを利用し、北千里經由千里中央まで通学通勤してきました。1972年頃は小野原まで徒歩、バスに乗り北千里で乗換え、千里中央まで1時間半以上の通学を経験しています。当時に比べると格段に便利になっていますが、車でなら15分のところ、現在でも間谷住宅から千里中央まで40分、深夜混雑時には50分近くかかります。子ども通勤の不便さに苦痛を感じ、現在は一人暮らしをしている状況です。箕面萱野駅が新設される目途が立ち、家族全員喜んでいましたが、171号線小野原経由が検討されていると聞き落胆しました。今後若年層の箕面東部地区地域への定着に向けて、梅田までの所要時間短縮化は必要不可欠だと思います。 よって、今回のバス路線案において、最短ルートの間谷住宅⇄粟生団地⇄山麓線の最短ルートを強く希望します。
9	東部	箕面駅行きのバスは171号線経由ではなく、山麓線から萱野東小学校、4中の間を通過して、萱野新駅に直行するルートでぜひお願いします。 提案ルートではあまりにも時間がかかりすぎます。 今でも箕面駅にはバスの本数も少なくアクセスが非常に不便になっています。これ以上時間がかかるルートはぜひとも避けていただきたいです。よろしくお願いたします。
10	西部	①これまで千里中央でバスから鉄道に乗り換えて利用している。千里中央からは、必ず鉄道で座って通勤できるのがメリット。それが萱野が始発駅になると千里中央からは座れない可能性が高いので、必ず鉄道で座って通勤できる萱野に接続するバスが増えてくれると嬉しい。 ②鉄道の延伸にかかる事業費が上がる中、市の費用負担のもと実施する社会実験の財源などはきちんと検討されているのか。 ③箕面市の東西から箕面萱野駅への接続について、市の費用負担のもと社会実験を実施するのであれば、それらの路線を別々に設定するのではなく、2本をつなげて、箕面の西部地域から箕面萱野駅を経由して小野原地域へ、小野原地域から箕面萱野駅を経由して西部地域へ移動できる路線として社会実験するなど市民の利便性が少しでも上がるよう柔軟に考えてほしい。 ④社会実験路線について、どうなったら存続でどうなったら廃止となるのか。
11	東部	元来より箕面市の課題として市内の東西移動が不便といわれていました。それが新駅ができ、バス交通が整備され、利便性が向上すると誰もが思っていました。ところが昨日の説明会では粟生間谷は完全に市・阪急バスから見離されたと感じました。 新駅は使わずに千里中央を使えという事、箕面駅へは遠回りしろ！という事ですね？何のための新駅か全く判りません。 公共交通といっても粟生間谷はバスしかないのですから利用して欲しいとおっしゃってましたが、ならばなおさら利便性を上げないとみんな益々バスを使わなくなります。車しかないという事です。 今までも不便な地域は行政からは益々見離され不便になります。どうか行政の皆様には住民目線でバス会社と交渉をしていただきたいと思います。赤字路線を作っているのは阪急バスです。使えるバスにしたらみんな利用します。利用できるバスをつくって下さい。それだけです！次から住民税とか払うのもイヤになりました。
12	中部	中部都市機能誘導地域と西部都市機能誘導地域とのネットワークについて意見します。 423号線以西では山麓線付近が現状より不便になりそうです。住民の高齢化も進み、山麓線より北側は坂も多く高齢者にはバスなどの手段がより重要になると思います。 充分な期間を定めた社会実験を行い、将来展望をしっかりと行って、判断することを希望します。
13	中部	■青松園自治会としての意見です。 ①千里中央方面へのバス便は残してください。 今までのように、全てを千里中央行にする必要はありませんが何便かだけでものこしてください。理由として ・デパートや大型書店など商業施設が千里中央には多数ありモノレールの駅もあるので、今後も「千里中央」を利用する住人は多い。 ・萱野中央で乗り換える方が梅田方面に行くには便利かもしれないが、千里中央に行くには、単に乗り換えが増えるだけで、経済性も悪い ②現状では北千里に行く便がないので、北千里に行くバスルートをお願いします。 ③①と②の解決案として、粟生団地線は残るということなので、現在的小野原経由の一部を粟生団地発、青松園経由で北千里を通過して千里中央に行くバスルートをつくることで全て解決できます。 道路も幅広く、外院、青松園バス停付近には戸建て住宅も増えてきましたので需要は十分あると思います。 ④お買い物バスの運行 箕面市とマックスバリュ外院店がタイアップして、高齢者を引きこもりにさせないために、お買い物バスを巡回させる。青松園住宅街の中や、外院の里住宅街の中を運行すれば、高齢者にとってはいい運動、気晴らしにもなると思います。 ⑤如意谷住宅方面のバスルート解決案 現状では徒歩圏内ということで社会実験、廃止の方向性ですが、箕面駅路線の一部を如意谷住宅経由にすることで、一定解消できるかと思います。 また、高低差が激しいところなので、長崎市内のミニモノレールのような新たな公共交通機関の設置も検討されてはいかがでしょうか。 (画像添付)
14	西部	私には0歳の子があり、車・自転車を持っていないため、よくバスに乗ってキューズモールや支援センターに行きます。 場所柄、92番しか乗りません。 そこで2点改善していただくと嬉しいです。 1. キューズモールを経由するバスがほしい。 萱野小学校前で降りて歩くのですが、もう少し近くまで行けると助かります。 2. 千里中央行きがほしい。 現状では萱野小学校前か芝西で乗り換えが必要です。 3. 箕面市の阪急バス1日乗車券を作って欲しい。 2のように乗り換えが必要ならば、せめて割引があると負担が減ります。 1、2については、桜井・半町・桜ヶ丘・百楽荘・瀬川エリアが同じような不便さを感じていると思います。 ぜひ検討いただければ幸いです。 よろしくお願いたします。

No.	地域	意見
15	中部	基本的な考え方ではマスタープランに賛同します。 原則として、南北の移動は鉄道に東西の移動はバス路線とするハブ&スポークの考え方でいいとは思いますが、東端や西端の住民の移動は例外的にバス路線に担っていただくほかないと思います。ただし、営利事業として運行している路線バス事業に対し、自治体が安易な形でコミバス運行すべきではない。まずは、タクシーなどの補完交通活用が前提であり、従来のバス事業者に事業委託で延命させるぐらいなら、事業者に一定額の営業補助金を出す方がマシ。少なくとも補助金内で黒字化を目指すという効果が期待できる。 コミバスは路線廃止してから必要最低限の運行に留めるべき。現在、コミバス事業で成功例はほぼない。いつまでも武蔵野市の成功例を追うべきではないし、地域が違えばニーズの在り方も全く違うはず。何とかの一つ覚えのように、安易なコミバスはかえって地域のためにならない。デマンドでも、運転者が必要であれば経費は掛かるし、車両の変更による経費圧縮効果など微々たるもの。 提案としては、地域の交通事業者へ新規路線のプロポーザルの実施。特にCOMARTHILLなど、今回の延伸により存在理由自体が希薄化する路線バス事業者もあり、貸切事業者でもこのコロナ禍で路線事業を検討している会社もあるはず。少なくとも、スクールバスや企業送迎バスは、路線バス事業に酷似しているし、ルミナスへ運行している日本交通の乗合もあることから、特段に区域拡張申請しなくても対応できる事業者はそれなりにあるはず。自治体は要衝地点に転回場所や車両基地が設置できるような土地の確保（≒インフラ整備）を行えば、興味を示す事業者はあるのでは？個人的には石橋線は路線長が長い。萱野中央やJR茨木と萱野中央や阪急石橋に分割した方が、定時性も確保できるしダイヤ編成の自由度も上がると思う。新規路線になるので、路線許可申請が面倒だし、利用者利便の維持のため乗り継ぎ割引が必要。あと171ではなく駅舎内に引き込んでほしい。
16	中部	地域公共交通計画（素案）の中で、バス路線再編について、如意谷線は、一定期間の社会実験を行った後に、どのようにするか決めるとのことですが、仮に如意谷線を廃止されることになると、如意谷地区から新駅までは、徒歩で行くには一定の距離があり、自分が高齢者になったときに、その駅を利用するたびにタクシーを利用しないといけないのは大変困ります。 社会実験により、利用者数がどのように出たとしても、公共の交通機関があつての住環境であることを鑑みて、廃止という結論にならないよう、市として阪急バスに要請していただきたい。 もし、阪急バスが撤退したとしても、市の公共サービスとして、新駅までの代替交通機関の確保をお願いするものです。
17	西部	①現存する限られた交通機関のうまい使いまわしを考えよう。市内にはオレンジバスと阪急バスが運行しているが、これらを連携し、ダイヤを含め乗り継ぎなど有効に考えよう。その際、乗り継ぎサービスも忘れずに。他社だから不可能と言わず、相手に話しかけてみよう。 ②高齢化社会では「ひと駅乗車」が増えつつある。この利用者からの収益を増やすため、この間の利用者に対し、割引利用券を発行すると利用者は増加するかも？他社では実行している。 ③オレンジバスの最終便は19時台で終了している。そのため、市の東西で開催される時刻からのイベントに参加したくても帰路の便がないため、往路から諦めざるを得ない。なぜこのような「反市民」ダイヤがうまれたのか、納得できる説明希望。 ④グッドアイデアを提供。 今回オレンジバス車体が新車になると聞いた。あまり高額にならないとみられる次のアイデアを提言する。 →ドアの下に自動トレイをセット。運転手は「自動トレイ」利用者が乗車しようとする運転台にある該当ボタンを押して「自動的介助」をする。 →運転手の前面外側に自転車装置を床下にセット。運転手は運転席で床下から「自転車セット」ボタンを押して引き出し、利用者には自分で自転車をセットさせ、それを確認したら運転席でボタンを押し、自転車トレイを手前に引く。 上記いずれも運転手はバスからいちいち下車して時間のかかるサービスをしなくてもいいし、乗客も不要な気遣いをしなくても済む。そのうえ、ダイヤを乱さなくて済む。 ⑤マイカーの増加が交通を妨げているのでは？そのため、マイカーの「利用時制限的制約」をする。例えば朝夕のラッシュタイムなど一定時間、マイカーは「必ず複数人数を乗車」させ、この時間は「一人乗り」はマイナス切符を切る。もちろん例外は必要。 マイカーだけを対象にするので、営業車、福祉車、行政関係車などは除外。これは市民間のコミュニケーション関係をも改善させるのでは？一見あまり効果がない施策のようだが、これからの数々の新施策に慣れるためにも経験した方がいいかも…？ ※あれもできない、これもできないと言っていては何もできない。チャレンジしてこそ新開発・発見・展開がある。有能な市民はたくさんいる。それらを利用するのも一案！！
18	東部	まず阪急バスに伝えて下さい。 間谷住宅は1970～1980年代に阪急電車土地経営部（現、阪急不動産）が開発した住宅地で、当時箕面市の東西の交通事情が悪く、間谷住宅に阪急バス（当時デマンドバス）が住宅内を周遊していましたので、私は入居（1980年）しました。阪急バスは阪急電車の関連会社です。阪急バス、箕面市・交通政策部の方々は1970～1980年代の経過をご存知でしょうか。住宅開発をした経過を踏まえて路線バスの再編を検討して下さい。 従って、千里中央・箕面駅行きは現行通り残して下さい。箕面山麓線は阪急電車を乗り継ぐ大事な路線です。本数が少ないにもかかわらず粟生団地・如意谷住宅の方も利用されています。今回提示のあった171号線今宮経由する案には反対です。時間がかかり過ぎます。利用者が多い粟生団地の方の利用が減少すると予測し悪循環です。コストを考え小型バスの運行は如何ですか。 ゆずるバスは、間谷住宅ー箕面駅は時間がかかり過ぎるので路線バスを利用しています。 箕面萱野駅は新路線バスでは間谷地区にはメリットがありません。阪急電車が掲げた「東箕面にまだ残されていた理想の住まい地です」のキャッチフレーズは40～50年で消滅します。（資料添付あり） 箕面萱野駅ー間谷地区を結ぶ路線を充実させて下さい。 路線バスの利用者が減少している要因は、高齢化で通勤での毎日の利用がなくなった。また東西の交通が不便で仕方なく自動車を使用しています。
19	東部	○歩道のない幅員6m以上の道路は小型バスにする。循環回路とバス停の寄り付きは交通の流れを良くし時間調整も出来る。宅配便などはごみ収集車のように2名乗車にする。OTCシアトルバスは小型にして誰でも乗れる条件に変更させる。 ○幅員6m未満の道路は一方通行とし、幅員4m未満の道路では許可証のない車は通行不可とする。 ○郵便配達車は全て電動に変換し、一般バイクの電動化（補助金助成）も推進する。 ○全ての河川は親水護岸にして桜並木のホコ天にする。旧西国街道や勝尾寺登山道もホコ天（許可車は特定時間に限定通行）。墓地付近ではカラス激増のゴミ漁り、ミニ農園でのダニや蚊の発生、大人は犬連れて散歩し子供は家でゲームに熱中？ ○大きな池は水面上で太陽光発電をする。埋め立ては地下を調整池（日常は駐車場）で地表は太陽光発電上屋付き植物園。 ○車道や歩道沿いのU字溝は全てにコンクリート又はグレーチング蓋をして事故防止を目指す。特に狭い歩道は緊急を要す。 ○171号線の大型バス路線は茨木IN付近の渋滞を避け万博場周道路経由にし、将来は場周の立体化で双方向通行にする。寄り付きのないバス停は廃止する。又、石橋の折返しループにする。中古車などのディーラーは路上での積み下ろし厳禁（違反者は業務停止）。展示車には太陽光発電の上屋設置を義務付け ○全ての露天駐車禁止し、太陽光発電上屋設置（補助金助成）を義務付ける。又、沿道の看板やのぼり（旗）の全てに課税 ○北山麓線と南山麓線の小型バス路線はループさせ、バス停の寄り付きも増やして時間調整も出来るようにする。 ○山手線と中央線は阪急箕面線路切での渋滞解消のため箕面駅北側と牧落駅北で立体交差と路線ループ化で交通渋滞なくす ○彩都丘線と外院をTNで繋ぎ、北千里駅を北上して彩都駅とを繋ぐバス路線を新設する。

No.	地域	意見
		○滝道ドライブウェイは登り一方通行の有料道路（池田市五月丘並み）にする。勿論、トップシーズンは通行禁止。 ○箕面TN通行料金を半額にし、池田市や茨木市を迂回せずに北の箕面市との一体化を目指す。 ○自動車教習所を関電グラウンドに移転し、跡地は周辺狭小道路住宅の代替地に適用し、南北の防災道路を新設する。 ○少子高齢社会では山麓での住宅建設は不要であり、船場一帯の倉庫団地を住宅団地に放置するのではなく、第1種・第2種住専を住居地域に変更する。パチンコやゲームセンターへの放置は論外である。（資料添付あり）
20	中部	如意谷線の社会実験を実施後、万が一廃止の時は、北大阪ネオポリス線、彩都線を如意谷経由で箕面萱野駅に接続する運行ルートをお願い致します。
21	東部	新駅開業に当り、間谷住宅⇔箕面萱野駅がきつと便利になる（短時間、短距離、増便）と大いに期待しておりました。再編ルートでは、間谷住宅は、何のメリットもなく、逆に不便になります。ましてや、阪急箕面駅への便も不便を増す計画になっています。 現在、千里中央へも阪急箕面駅へも長時間の所要時間等々で仕方なく高令で不安を承知の上で車を利用しています。700戸余の大きな住宅地の住民が活性化できる環境作りを考慮した山麓線を大いに利用できる方向へ変更を願っています。この予定ルートでは、増々高令化していく間谷住宅住民はひきこもり!!ひいては住宅移転による空家増加になっていきます。間谷住宅は阪急電車が開発された住宅地であった為、将来を安心してすごせる街であろうと思い購入いたしました。
22	中部	○如意谷線を社会実験することで判断することであるが、急な坂道が多く、バスは地域の人にとって、必要不可欠な交通手段である。新駅へのアクセスは、この地域に人にとって、なくてはならないものである。現状、千里中央への路線バスが地域の生活の柱になっており、新駅ができてそこへのアクセスが絶対に必要であり、バスのサービスレベルも維持してほしい。 ○路線バスが距離が短く、必要ないと判断しているのなら、コミュニティバスの検討もすべき。ただし、この場合、バスのサービスレベル、バスの本数は減らさないことを検討してほしい。今のオレンジゆずるバスのように、1時間に1本では、今の路線バスの代替にならない。 ○箕面駅から箕面かやの駅へのバス路線について、市道箕面今宮線を通行するルートがあるが、道が狭く、バスが通行する路線にふさわしくない。この路線のバスの本数を減らして、箕面駅から山ろく線を通して、箕面かやの駅へのバス路線に切り替えを検討すべき。市道箕面今宮線の周辺は、道路の新設の話があったが、周辺環境の維持から頓挫した経緯もあり、住環境を守る観点からも、バスの本数を減らし、現在の狭い道を通行するバスを減らす方が地域が望んでいることではないか。また、現在、市道箕面今宮線を利用している人は、山ろく線より北に住んでいる人も多く利用しており、山ろく線にバス路線が切り替わっても、利用者は減らないと思います。 ○市道箕面今宮線を通行するバス路線を山ろく線を通して箕面駅から箕面かやの駅さらに粟生団地方面への路線の本数を増やすことで東西の交通が便利になり、道の広い山ろく線を利用するので、バスの運行時間も狭い道で相互通行の待ち時間もなく、バスの運行時間の効率化が図ることが出来、利用者も増えるはず。 ○如意谷線について社会実験をするとなっているが、市道箕面今宮線と山ろく線のどちらが利用する人が多いのかを検証する社会実験もするべき。
23	東部	箕面駅行き 「考えられる問題点」に同感 加えて外院、青松園、石丸等を通らないのは何故？ 宝塚方面、妙見口方面に行くのに時間かかりすぎ。 粟生団地⇒豊川住宅前⇒新家⇒今宮は現行バスで対応しているのではないかと。（意味不明） 粟生団地⇒青松園（南下）⇒萱野東西線⇒箕面萱野駅とすれば時間・距離を短縮でき、最も良いと思います。強く推してください。（資料添付あり）
24	東部	Thank you for the opportunity to comment on the proposal of new bus routes in Minoh City. My family has been residents of the Aomatani Higashi neighborhood for more than 20 years and have lived in Minoh City for even longer. We are all members of the Osaka University faculty and staff and have cherished living in Minoh for many years. With this, I would like to raise concerns regarding the proposal. While ridership is low due to the effects of Covid-19, residents including my family will be using the Hankyu Bus system to commute once the pandemic subsides. We have been looking forward to gaining access to the new Minoh-Kayano Station and its new surrounding services. Minoh-Kayano station should give Aomatani residents quicker access to the Midotsuji Line and decrease commute time. However, the proposed bus route results in the opposite; there is no direct bus route to Minoh-Kayano station, and the travel time is significantly longer. Access to Minoh Station is decreased as well. With the closure of the former Osaka University Minoh Campus, the Aomatani Higashi neighborhood has already lost bus routes to the JR/Hankyu Ibaraki area. The proposal ignores the many long-time taxpaying residents of Aomatani. In fact, the proposed bus routes seem to reward the brand-new residents of Saito instead. As long-time residents of Minoh and users of Hankyu Bus system, we would like direct and frequent access to Minoh-Kayano and Minoh station. Thank you for your time and consideration. （上記の和訳） 箕面市の新しいバス路線の提案についてコメントする機会をいただき、ありがとうございます。 私の家族は間谷住宅に20年以上住んでおり、箕面市にさらに長く住んでいます。私たちは大阪大学の教職員であり、長年箕面市での生活を大切にしてきました。これに伴い、提案について懸念を表明したいと思います。 Covid-19の影響で乗客数は少ないですが、治まったら家族も含め、阪急バスで通勤を再開します。新しい箕面萱野駅とその周辺のサービスへのアクセスを愉しみにしておりました。箕面萱野駅は、粟生間谷の住民に御堂筋線へのより迅速なアクセスを提供し、通勤時間を短縮すると思っておりました。ただし、提案されたバスルートは逆に時間・距離が長くなります。箕面駅へのアクセスも減少します。 また、大阪大学箕面キャンパスの閉鎖に伴い、間谷住宅はすでにJR・阪急茨木エリアへのバス路線を失っています。この提案は、間谷住宅の長年の納税者を無視しているようにしか見えません。実際、提案されたバス路線は、代わりに彩都の真新しい住民に報いるようです。 箕面市の長年の居住者であり、阪急バスの利用者である私たちは、箕面萱野駅と箕面駅に直接かつ頻繁にアクセスしたいと考えております。 どうぞご検討をお願い致します。

No.	地域	意見
25	東部	Thank you for the opportunity to comment on the proposed changes in local bus routes in Minoh City. Our family has lived in the Aomatani Higashi neighborhood for more than 20 years and very happy residents of this community. I am employed by Osaka University as a teacher. Before coming to Japan, I was a city planner in the United States. I have serious concerns about the proposed changes in bus service for our community for the following reasons: 1. We need direct bus service to the new Minoh-Kayano Station and the access it provides to the Midosuji Line. Direct service saves travel time and is far more convenient for our residents than your proposed plan. 2. We have been paying high taxes to Minoh City for 35 years, so why is a critical transportation service being reduced in our community? There is no reason unless it is more for financial reasons than providing the best possible bus service to all Minoh residents. So, I urge you to please change your plan so that the Aomatani Higashi area has a direct bus route to the new Minoh-Kayano Station and Minoh Station. Thank you very much for your time and consideration.
26	東部	間谷住宅～箕面萱野駅・箕面駅への阪急バスの新代替ルート（案）に対する提言 新駅開業と大阪大学外国語学部移転に伴う間谷住宅からの阪急バス新代替ルート（案）について、これまで間谷住宅の住民にとって箕面山麓線バスルートは箕面市東西アクセスの要でした。しかしながら、その山麓線のルートが新ルート（案）では、彩都の住民の彩都線となり、間谷住宅は彩都に隣接しているのに関わらず、171号線を経由する新ルート代替（案）が発表され、大変落胆し理解できません。この新ルート（案）は間谷住宅の住民にとって耐え難い、不便極まりない（案）で住民を軽視しています。これでは千里中央行きと同じく171号線経由・新家・今宮と渋滞し遠回りで距離・時間のロスです。長年にわたり箕面市に在住し納税し、地域とともに貢献してきた住民の生活が現状より不便になりかねません。公共交通アクセスは住民の生活の質と健康に直結しており、公平でなければなりません。新ルート（案）は箕面市内での地域の分断を招き、自家用車依存型、東西分断型、交通渋滞を助長します。市内に新駅が開業し、文化・教育施設の中心となる萱野駅へのバスの直通便を切に望みます。駅や施設を利用する全市民に公平に恩恵が届くべきで、特に社会的弱者の生活を守ってほしい。社会的弱者とは、人権の面から配慮が必要ですが、高齢者、子ども、自動、国籍、疾患、雇用、障害など身体能力、発言力などが制限され社会的に不利な立場にある人と記されています。間谷住宅の住民の現状と今後の生活環境に真摯に向き合っていただき、代替新ルート（案）の撤回を望みます。新駅への直行便の運行と箕面駅への山麓現行存続を提言すると共に今後のバスの運行ルートとスケジュールが日々の生活に即した通勤通学に利用できるものになることを願います。 間谷住宅からの直行バスルートの運行 両駅への最短ルートを希望します。 山ろく線の存続と運行を希望します。 彩都線が山麓線運行（案）？間谷住宅は？ 間谷住宅からの萱野駅直行なし？R171経由（案）？なぜ？ 間谷住宅からの山麓線が廃止（案）？なぜ？ 最後に箕面市文化事業に対しても長年にわたり参加貢献して参りました。箕面市メイプル文化財団各施設と皆様方に感謝申し上げますと共に今後の市の新事業と発展に期待いたします。長年大阪大学（旧大阪外国語大学）とともに歩み交流を深めてきた間谷住宅の住民の要望を受け検証し、住民の立場に立って問題点を検討して下さい。 まだ時間はあるはずですから新代替ルート（案）のような机上の空論（実際に役に立たない）のような考えではなくもっと現実をふまえ広い先を考えた視野をもって検証して下さい。 駅へのアクセスルート、スケジュールが非現実的な場合、結局はまたバスを利用できず自家用車で駅や施設への送迎となり今以上の交通渋滞が発生します。明るい未来のために今後のまちづくりに必要な地球環境への配慮と交通安全に向き合い開発を進めるべきです。 現実の生活を想定し実際に各バス路線ルートのシミュレーションを実施しその結果を住民に発表して下さい。バス停の数、所要時間、交通量、距離を比較し納得のいく説明をして下さい。 大阪大学が移転した今後も間谷住宅の住民が安心して住み、生活ができることを願っています。
27	中部	○箕面駅から西に通行する路線バスの道が狭く、朝、自転車通学と時間が重なる危険。また、バスが止まっているのを無理やり車が追い抜かしをする場合があり、非常に危険。朝の通勤・通学時は、この道ではなく、北側の山麓線を走らせるべき。 ○山麓側に住んでいる人が新駅に行くのに、高低差があるのに対して、真ん中に住んでいる人は高低差がないので、バスを使わずに、自転車や歩行で行く人が多いと思う。
28	中部	如意谷地区に30年近く住んでいます。子どもも独立し、高齢夫婦二人世帯です。 一帯は、大規模開発されたマンション群で、高齢化も進んでいます。 現在は阪急バスが最低でも1時間に2便、数分で平地（もしくは共有エレベーター利用で）を歩いて行ける距離にあります。 このバス路線が廃止されれば以下の困難点が起ります。 ・日常の買い物、通院、公共施設への往復その他、乗り継ぎ駅（もしくはバス停）まで徒歩で行くことになる。 ・ルミナス共有エレベーターはあるが、そこまでの坂道は歩かないといけなない。 ・買物等荷物を持って歩けるのか ・高齢となっても免許を返納できなくなる ・毎回タクシーを使えない ・現在のゆずるバスでは便数が少なく、直通では箕面にしか出れない ・現在は千里中央まで阪急のバス路線で往復できるが、北急延伸後はバスで萱野までしか行けない、千里中央まで出るときはバス代、北急運賃両方が必要になる？ 北急延伸後も、現在のバス路線、便数、バス停ど、少なくとも萱野中央まででも継続すべきだと思います。もしくはゆずるバスが代行するか検討すべきです。
29	東部	山麓線を走る箕面駅行きバスの存続を 7月8日の東生涯学習センターで行われた、北急延伸に合わせた市内バス路線の再編計画の方向性についての説明会に参加しました。 どこへ行くにもバスが必須の東部地域では市民の関心も高く多くの方々から切実な声や要望、意見が出されました。 私は移動のほとんどをマイカーに頼っています。箕面の山歩きのため、唯一利用するのは山麓線を走る箕面駅行きバスです。渋滞も無く最短時間で箕面駅に行くことができます。その路線が変更されるということです。栗生団地から白鳥を南下し箕面萱野駅を経由して栗生・萱野線(仮)を走行して箕面駅に行く計画です。 今も千里中央から箕面駅に行くバスが走っていますが、狭い道路にバス停の切り込み場所もなく自転車の往来も多く、危険で後ろを走る車はバスの乗降の間、じっと待つしかありません。 また、現行の山麓バス路線を廃止すると白鳥から西の萱野北小前、如意谷住宅、山麓公園前からは箕面駅への路線バスはなくなります。これは私が利用するバス路線だけのことです。 おそらく多くの地域で市民が不便を強いられる再編計画になっているのでしょうか。北急延伸ありき(箕面萱野駅を起点としていること)の再編と阪急バスの採算性を前面に出した計画、つまり採算性の悪い路線は廃止や変更することを前提にした計画案でした。 まるで阪急バスが北急の職員のような説明に終始するといふものでした。 市民の声や願いに寄り添った計画であってほしいと願います。
30	市外	箕面森町地区センターから江坂間を通勤利用をしています。今回の路線変更により、総額料金が変わらないようにしてください。ただ総額が増えるなら何らメリットを感じません。

No.	地域	意見
31	中部	北大阪急行の延伸に伴い、今後、より一層、箕面市内の東西方向（阪急箕面線、北大阪急行線、大阪モノレール彩都線を結ぶ動線）の公共交通バス体系網が重要となってくる。現在、箕面市民にとっては千里中央駅を起点とした南北方向のバス体系がほぼメインとなっている。千里中央駅を起点とした千里ニュータウン内のバス路線はそのまま維持されたいと思われるが、箕面市内のバス体系については箕面萱野駅を拠点とする東西方向のバス体系にシフトすべきと考える。 箕面萱野駅隣接のバスターミナルの整備と南北方向（千里中央駅－箕面萱野駅間）のバス削減により捻出された余剰バスを東西方向のバス体系の整備に投入し、3鉄道路線を結ぶ東西方向のバス体系の利便性向上（運転本数増便）をお願いしたい。 ルミナス団地の住民としては、将来の高齢化による運転免許の返納や坂道の存在などの観点から、高齢者にも優しいバス体系の維持は必須であり、最寄駅（箕面萱野駅が近くになったとの理由でのルミナス路線バスの廃止は受け入れられない。 現在、171号線にはJR茨木駅と阪急石橋駅を結ぶ東西方向のバス路線があるが、それに準ずる形で、現在の千里中央起点のルミナス方面巡回バスは、阪急箕面駅－箕面萱野駅－栗生間谷団地－彩都方面間の山麓線の双方向東西路線に変更、阪急箕面駅－箕面萱野駅間は坊島経由（現状の千里中央駅－阪急箕面駅間路線）と如意谷住宅前経由（現状の阪急箕面駅－栗生間谷団地間路線）の2通りに分けて、どちらの路線も拠点である箕面萱野駅を必ず経由する路線とすること、さらに如意谷住宅前経由路線についてはルミナス団地を経由する路線と經由せずに萱野北小を経由する路線に分けて需要に合わせて運行すること、等を検討願いたい。これにより、東西方向の交通網の利便性は飛躍的に向上するものとする。勿論、駅から距離のある市立病院等、市内の重要拠点を結ぶ南北方向のバス体系の維持が必要であることは念のために申し添えておきたい。
32	中部	ルミナス箕面の森四番街理事会の者です。 ルミナス箕面の森のマンションには高齢者がたくさん住んでおり、現在マンションの中を通っている路線バスは高齢者の足として大変重要な役割を果たしています。 阪急バス如意谷線は、一定期間の社会実験の後、廃線の可能性があるとのことですが、それはルミナス箕面の森の住人にとって大変困ります。従って、何とか存続させる方向で検討していただきたいと思っています。 最悪廃線になる場合は、阪急バス白鳥線の経路を少し変更して、箕面萱野駅からルミナス箕面の森を経由して箕面駅に向かうようにしていただけないでしょうか？現在白鳥線は、千里中央駅から白鳥2丁目の交差点を左折して箕面駅に行きますが、白鳥2丁目から箕面駅までの道路は非常に狭く、バスのような大型車がすれ違うのは大変な危険を伴います。従って、白鳥2丁目で左折するのではなく、白鳥交差点で左折し、ルミナス箕面の森を経由して、山麓線を通って箕面駅に行くルートを作ったらよいと考えています。
33	東部	間谷住宅から阪急箕面駅を結ぶ山麓線を廃止しないでほしい。間谷住宅から国道171号線へ出て萱野駅→箕面駅へと進むルートを考えて入るようだが、それはゆずるバスのルートにした方がよいのではないかと？地域を細やかにめぐるバスのルートとしていいと思う。一方、廃止案の出ている山麓線は白鳥から萱野駅により、再び山麓線に戻るようルートを取り、間谷住宅-栗生間谷-萱野駅-箕面駅と阪急バスを走らせれば赤字になるとは考えにくい。現在、間谷住宅から千里中央へ向かい地下鉄御堂筋線を利用する通勤通学者は山麓線のバスを利用し、御堂筋線を利用するようになると考えられる。梅田へ出かける人たちもこのバスを利用すると考えられるので、通勤通学時間外も利用は見込めるのではないかと。現在の千里中央へ向かうバスの本数をこのルートに変更してもいいのではないかと。彩都西駅と萱野駅を結ぶバス、間谷住宅と萱野駅を結ぶバス、どちらのバスのルートも山麓線を利用することが利用者の増加になると考える。 山麓公園前のバス停の廃止は反対。アサンプション学園の子どもたちは、このバス停の利用により、通学路の安全が十分に確保されている。第二中学校のバス停を利用することになれば歩道もなく、また、小学校区の境である道を歩かなくてはならなくなり、地域の見守りとしても抜けがちなのではないかと？また、この道は公用車の通り抜け道としてよく使われているように見受けられる。それは車の通行に渋滞がない、時短になるなど便利な道なのではないかと？子どもたちを危険な通学路に変更するようなことは考え直してほしい。 民間の阪急バスが利益のない路線を廃止したいと考えるのは想像にたやすいが、公共交通を担う民間業者なのだとすることを箕面市からもしっかり伝えて、市民の足を守ってくれる交渉を願う。
34	中部	私は如意谷線のルミナス地区の自治会の者です、7月6日の船場生涯学習センターのパブコメに出席し、自治会定例会を通じて素案を周知し住民の皆様から意見を聞いております。又近隣の如意谷自治会、ライオンズ自治会様と意見交換をしながら意見を集約しております。 先ずコロナ禍の影響で3度のパブコメが中止となり協議会と自治会との協議が遅延したことが残念に思います。 現状ルミナス1番街4番街の停留所から千里中央駅間を通勤時間帯7時から8時最大5便内3便は急行が運行され 通常時間帯は30分に1便で運行されております。急坂の多いこの地区は利用者にとって利便性が良く好評で利用者も多いです。 さて素案の新路線によると箕面萱野バスターミナル発着現行ダイヤでの社会実験後廃線を含めて検討すること 現状の住民の皆様の見解は箕面市交通政策室への憤りとも不安です。阪急バスの経常収支や関係事業者の企業戦略を調整する協議会の素案より住民の利便性を優先して頂けるのは箕面市であり交通政策室では無いでしょうか？ 市民の利便性を優先してくださいルミナス自治会 如意谷自治会 ライオンズ自治会合わせて1700世帯も住んでいるので、廃線など論外です。再考の程宜しくお願い致します。
35	東部	○「箕面駅」までのバスを現在も使っていますが、それではなくても1時間に1本で困っているのに、時間もかかって、運賃も上がるのでは困る。 ○せめて、ルートを以前のままにするか、本数を増やuskしてほしい。 ○これでは「箕面萱野駅」を使いづらい。やはり本数を増やしてほしい。
36	東部	間谷住宅を買った時、デマンドバスもパンフレットに画かれていて、入居の条件のひとつと考えていました。 これで2回目です。1回目は、阪急バスに換ってから栗生団地経由が多く、間谷住民はくやくし淋しい思いをしています。又、アチコチ廻って長い時間経て乗せていただいている。みじめな思いやです。 生活時間に合わせた直行便、少なくとも良いので考えて下さい。 コロナの時、乗車数が少なく大変なのは解ります。住民の皆様もバスを利用して下さい。
37	東部	今回のバス運行の変更について大変なショックを受けています。 まず山ろく線の廃止です。私は箕面行きのバスを使って、牧落の歯医者に通っています。近くの歯医者には麻酔アレルギーがあり行けません。今でも結構な時間がかかります。 又、箕面のいこいの場所でもある滝道にいけます。その時に箕面の駅の近くで買い物をして帰ってきますが、今の現況でもバスの本数が少ないのでつらいです。今度、萱野の地下鉄の駅が出来ることでとても希望をもっていました。間谷住宅から山ろく線を通って萱野に行けるバスルートが出来たらとワクワクしていましたが、それも廃止。千里中央まで行かず萱野で買い物が出来たらいいなと想像していました。年寄り、出かけるのにバスの手段しかないんです。免許も返済者がどんどん増えます。バスしかないのに、どうしてもと気軽に駅へ行けるルートを作ってくれないのでしょうか。 阪急バスさんの事情もわかりますが、これからは年寄りがどんどん増えてバスを乗る方も増えます。どうか検討して下さい。 千里中央から萱野まで延伸しても、ただ不便になるだけなら私達にも何もおんけいがありません。考えて下さい。よろしく願います。 私達は間谷住宅を購入する時、阪急不動産は、バスの便ぎをはかってくれるという約束で購入しましたが、今の状況では納得出来ません。
38	東部	この阪急バスの新たなルート（案）の意見書について、まず阪急バスを利用する人、利用したい人の意見が1番なのではないですか？特に高齢化社会で自家用車の運転を辞めたくても交通機関がない人、また路線変更で利用ができなくなる方は深刻な問題です。 また変更を機会に利用しやすい、便利になる、目的地に早く行ける等を考慮していただきたい。ルート変更で距離が長くなり、所要時間も長くなり、ましてルート変更で料金が上がるなんてことは絶対避けていただきたい。 箕面萱野駅はこれから箕面市民にとっては、御堂筋線の始発駅になりますから中心的な駅になり利用される方が多くおられると思います。 提示された案ではまず時間がかかりすぎる。箕面萱野駅に早く行けるコースを。 坊島箕面駅間では通称さくら通りを4路線が走り、あの狭い道路ですれ違いも頻繁になり道路渋滞が懸念されます。 ①従来の箕面駅行きのルートで白鳥北で新御堂を南下し箕面萱野駅へ向かい、再度山麓線へ戻り箕面駅へ向かう。 ②案のルートで箕面萱野駅からは坊島ではなく、白鳥北から山麓線へ戻り箕面駅。 ③山麓線を通り白鳥北から箕面萱野駅を終点にするバスも考えて欲しい。
39	東部	箕面萱野駅にはもっと利便性がほしいです。本数も増やして下さい。 間谷はこれから千里中央へ行く便の考慮を。老人の出歩く足を考えて下さい。

No.	地域	意見
40	不明	②箕面行きの増便希望。もしくは、彩都西駅行きのルート希望!!
41	東部	○間谷住宅から箕面駅行きの今の路線を廃止するのに反対です。時間も料金も増えるという変更には賛同できません。乗り換えチケットを出してもらって彩都線に乗り換えるなどして、間谷住宅から箕面駅までの料金や時間を今と同じ様になる様、考慮して欲しい。 ○箕面萱野駅から箕面駅をつなぐ路線が今より増える事に対して危険を感じる。白島からセブンイレブンの間、第二中学校口・北小学校前から箕面駅の間がとても狭く、自転車も多く、歩行者もある中、今以上にバスの行き来が増えると、かなり危険であり、周辺住民が安心・安全な生活を送れなくなる。実際、過去にこの周辺に住んでいたが、このバス道が細い為、バスはもちろん普通車が通るだけでも、かなり道路の端に避けなければならなかった。新駅が出来る事で、交通量が増え、自転車や歩行者も増え、抜け道を使う車も増えると考えられる中、バスの行き来を増やすとさらなる渋滞が安易に予想できる。幅員の拡大をしていくと聞いたが、この数年で改善できるとは考えられない。（道沿いの住民が立ち退くとは考えにくい）ちなみに、今の運行状況でも、バスの遅れは常々で、車の通行量も割とあるので、普段から度々渋滞している。 ○上記路線を増やしてもその道における利用客は増えないのではないか。それなら、新駅から山麓線を通って箕面駅に行く直通路線にした方が、同じ位の時間で新駅から箕面駅まで行けるのではないかと。そうする事で、渋滞緩和や周辺住民の安心・安全の確保も出来ると考えます！
42	東部	・今現在の路線バスの本数は減っても良いかと思いますが、高齢者の多い地区の為、又、坂路の多い地区の為、バスは必要です。 ・箕面駅行きのコース変更案にイオンモール（地下鉄北大阪急行）迄行ける様になるのは大変嬉しいですが、路線バスコースに白島～坊島～如意谷～箕面駅の道路は大変狭い路巾の為、バス数が増えるのは大きな問題となる。（以前に長らく坊島・如意谷に住んで居ました。）萱野中央～箕面駅コースの再見当をお願い致します。
43	東部	今回提示された案では、従来よりも改善されるどころか、逆に不便になることは明らかで、またそのような指摘や意見が出てくることは容易に予想できたはず。 にもかかわらずあえてこの案を提示してきた理由およびエビデンスを明確にしていいただきたい。利用者の利便性以上の理由があるとは到底考えられません。 本件とは関係はありませんが、この場をお借りして、以下お伺いさせていただきます。 ・JR茨木方面へのバス路線の見直しについての考えはないのか？ ・間谷住宅から彩都、LAMU、彩都西駅への生活道路を通していただきたい。現在は、大阪大学東側を迂回する道しかなく大変不便。彩都粟生南6丁目、7丁目へ抜けるルートの確保、大阪大学跡地の整備と合わせて、是非ご検討いただきたい。 ・間谷住宅から東山住宅を経由してガラシア病院へ至る最短東西ルートの整備。 以上、よろしくお願ひいたします。
44	東部	当前間谷住宅から新駅に至る最短ルートは山麓バイパスを経由することです。すなわち、間谷住宅⇒宮の前⇒（粟生団地）停まらなくてもいい⇒清松園前⇒白島北⇒かやの中央⇒船場阪大前⇒千里中央。 171号線は渋滞がひどく（特に出勤時）とても時間がかかる。また、このたび、船場地区に箕面市の新しい施設（劇場や図書館等）が完成したのに、間谷住宅から公共交通機関がない。萱野中央から船場阪大前も含めたアクセスを考えてほしい。171と山麓線では所用時間が大きく違います。
45	東部	○<u>山麓線（間谷住宅～箕面駅）を変更しないでほしい</u> 約15年間初めは月4回今は月2回箕面文化センター（サンブラザ）で講座（1時～3時頃）を受けています。同じバスに囲碁教室の人々が乗っています。 阪急電車で梅田に行く時は夫も私も必ず乗ります。なぜならバスを降りてからホームが近いことと、梅田に着く時刻が計算できるからです。帰りは、4:01か5:11のバスに乗れない時は千里中央からバスに乗ります。 ○<u>一度1時間に2本のダイヤで実証実験をしてほしいです。（パターンダイヤがよい）</u> 昔、夫が宝塚勤務の時、バスを利用したのはわずかですが、私が車で送り迎えを4年近くやりました。 昔土、日曜10時箕面駅集合の催し（ハイキング等）には苦勞しましたし、メイプルホール夜の公演も車も混むのであきらめました。東学センでの集りも箕面市全体の人が集まる時は不便です。東図書館の職員の人もバス利用の人は今まで苦勞されていました。 忘年会等もバスが気になってゆっくり楽しめません。 ○<u>人口減少、リモートワークの時代、市内で人々が交流できるバスにしてほしい</u> 今のダイヤは阪大生に合わせていると思いますが、以外に学生の利用が少なかったと思います。学生の動きの読み違いと感じました。このダイヤになって、アサンブションの子どもが10人位から2～3人に減りました。1時間に2本あるバスの乗客も少なかったです。
46	東部	何の為の北大阪急行線延伸か？ 箕面市東部の住民は不便になるばかりで箕面市のやり方には納得出来ない。 なぜ間谷住宅から箕面駅への直行便、間谷住宅から萱野駅への直行便が運用出来ないのか？ 東部地区からは阪大も船場に移り、バス便も新駅中心になれば箕面東部地区はおちぶれるばかりである。 住民あつての市政ではないのか？
47	東部	箕面行きの阪急バスが「廃線」になり、新たなルート案のバスルートを計画してるのには、驚きです！。 間谷住宅は、箕面市内としては「一戸建て」が一審多い所と聞いています。 「地域」では、すごく!!不便な所です。それだけに阪急バスしか交通便はなくて、頼りにしてる一部の路線の「廃線」はどう云う事でしょう。間谷住宅の住民も「シニア」の人が多くなり自家用車をバスに切り替えている現在、ぜひとも考え直して頂きたいです。
48	東部	間谷住宅から山麓線をずっと走る便も午前2本、午後2本残して頂きたいです。 北急行線の延長効果は全く無い上に、バスまで不便になるのでは困ります。
49	東部	間谷から北大阪急行方向と箕面駅の2方向に行き先があるというのは、とても必要なことです。 子どもが中学生と高校生なのですが、旧一学区のつながりが多く（試合など）、クラブ活動などで宝塚線を使うので、箕面駅集合が多いです。親が送迎できない家庭では、なくなったり時間がかかるのは本当に不便です。 東西の交通網が手薄なのだから路線バスの再編という話なのに東の端で恩恵を受けられるはずの地域が不便になるのは本来転倒だと思います。阪急は、自身で開発した地域の交通に責任を持つべきだし、公共交通機関としての矜持を見せてほしいです。
50	東部	箕面駅行 間谷住宅～粟生団地～外院3～今宮手前（石丸？）～新道～箕面萱野駅～坊島～箕面駅までの新たなルートを新設してほしい。（171号線を経由しないルート）
51	東部	子どもが高校進学で市内にある高校に進学したいと考えている為、この先バスを利用します。なので、粟生団地から、36号線を通して、そのルートで箕面萱野駅へ向かうバスのルートを作って頂けたら、将来的にかなり負担が少なく、通学時間の短縮になるので大変ありがたいので、考えて頂きたいです。 よろしくお願ひいたします。

No.	地域	意見
52	東部	箕面市を「子どもや高齢者が日本一住みやすい町」にするためには、公共交通機関の充実が必須条件です。特に高齢者にとってはクオリティオブライフにかかわることです。 私が住んでいる間谷住宅はモノレールが比較的近いですが、高いし、あまり利便性ありません。私にとっては箕面駅（阪急）が一番親しみがあり魅力的な街です。商店街もあるし、食事するのに便利です。箕面のハイキングを楽しむにも梅田に出るのにもとても便利です。現行の山麓線は渋滞にあうことなくスムーズに着けるのでとても重宝しています。 採算を考えると萱野駅を通るのはやむをえないかもしれませんが、その場合もすぐに山麓線にもどるルートを考えてほしいです。オレンジゆずるバスも間谷から箕面駅に行くルートもぜひ迂回してやっとなりますのでまずストレートに箕面駅に行ってから他地域を通るルートも考えてほしいです。とにかく東西線は現行のを残してください。（便数減はやむを得ないかもしれませんが）
53	東部	箕面迄の医者に行っていますので大変です。高令ですのでバスがないと大変です。
54	東部	高令者に成り、車も止め、バスが頼りです。便利に成る事は嬉しいですが？箕面駅まで時間が長くなり、料金上る、若う少し便利面も考慮して欲しい。
55	東部	千里中央からの延伸で新駅もでき、便利になると喜んでいましたが、バスに頼っている間谷の住人にとっては逆に不便になる状況に困惑しています。間谷の住人も高齢化・独居化の傾向にあり、昨今の情勢もあり、今後は免許を返納し、バスに頼る者が多くなって来ると思います。間谷の住人1200名の為、ぜひ改善案をご検討下さい。宜しくお願い致します。 （課題と対応案） ①新駅の利便性を享受できない 新駅へ行くバスルートは、大きく迂回するルートのみで、時間もかかり、利便性は低い。更に新駅により千里中央に向う人が減れば、今後、千里中央ルートのアクセス悪化も懸念。 ⇒（対応案）彩都線が「みまさか」の角で曲がっているが、あと数百メートル直進し、「間谷住宅入口」バス停に止って頂けないか。 ②箕面駅へのアクセス悪化 箕面駅に行くのに、大幅な時間増になると聞いています。駅までの途中に新駅ができたので、便数が増えるかと期待していたのですが…。市にも見捨てられた気持ちです。 ⇒（対応案）オレンジゆずるバスで山麓線を使って新駅経由箕面駅に乗替なしで行けるルートを確認頂きたい。
56	東部	間谷住宅から新しい駅に行くまでに、長時間かかるようになってしまうことは、せっかく新しい駅ができるのに、間谷住宅の住民はみずてられているように感じます。 箕面市民みなさんが快適に過ごせるためにも、すばらしい町箕面で豊かに暮らせるためにも、どうぞよろしくお願いいたします。いつも私たちのことを考えて下さり、本当にありがとうございます。
57	東部	間谷住宅に住むお年寄りの方で箕面駅周辺の病院に通われている方が多くいらっしゃいます。 今回の交通計画を聞き大変困っております。 箕面駅に行くのに時間がかかる上に運賃も値上がりとの事。現行の箕面行きのバスはぜひとも残して頂きたいと思います。お年寄りの方々のお話を聞いている民生委員として、ぜひともこの声を届けたく何卒よろしくお願い申し上げます。
58	東部	通勤でバス利用していませんが、たまに箕面駅から自宅に帰るときにバスを利用しています。バスの乗車時間やルートはやはり最短の方が利用しやすいですし、ルートが変更なかったり、廃止になったりすると、箕面市の最も東寄りにあるこの地域にはデメリットしかありません。車に乗っていない方は、バスの不便でタクシーなど利用する以外、選択肢が、なくなるのかなあと感じます。ゆずるバスも目的地に行くのにかなり自分にとって無駄なルートを通っていると聞きます。これも一長一短ですので、バスは今まで通りで運行してもらえればと思います。
59	東部	箕面駅行きのバスを利用しています。通常時でも雨の日など交通量が多い日は時刻通りに到着することが難しい時があります。萱野行きなど合同にされると171号線など交通量の多い道を通ることになるので、さらに時間がかかってしまいます。そのため、萱野行きと合同にはしないで今まで通りのルートを運行してもらえればと思います。
60	東部	学校に通学するのに適する時間のバスが無くなるのは困ってしまいます。
61	東部	改正ルート案には反対する。 ○箕面萱野駅への時間がかかりすぎて利便性が悪くなる。 ○現行ルートの山麓線から南下し箕面萱野駅へ向かうのがベターです。
62	東部	バスルートの新設 粟生団地→（彩都トンネル）→彩都西駅→間谷住宅内のような周回ルート。 目的 バスターミナル、モノレールターミナルから大阪市内箕面駅に至るため。 料金 初乗り料金220円とは無関係に100円以下として、又、粟生団地から箕面駅方面に乗りつぎする場合は現行240円を上回ることはないように乗りつぎ制度を設ける。 ひん度 せめて15分間隔で。 車両 オレンジバス程度の大きさが十分。
63	東部	阪急バスさんには子どもたちがお世話になりました。もう大きくなって使っていませんが、時折、飲みに行くのに使っているようです。いつも安全運転ありがとうございます。 箕面駅への直行ルートの廃止をお考えとのこと、非常に残念に思います。利用者が少ないと聞きました。 粟生間谷に隣接する彩都までルートを広げるというのはいかがでしょうか。川西や宝塚など西へ行くのはもちろん梅田へ出るにも千里中央経由より早くて安く、また箕面駅から先の阪急電車の乗りつぎの利便性をアピールしていけば、きっと利用者の増化につながると思います。どうぞ現ルートの維持をお願いします。
64	東部	阪急バスさんの箕面行きは早くて便利。おしゃれで美味しい阪急沿線特に宝塚方面へのおでかけにとっても便利です。 利用者が少なくてお困りとのこと。粟生間谷の住人の中にも大昔の箕面行きがほとんどないイメージの方も多いと思います。間谷からだ千里中央より近くに箕面駅へ着けることなど周知していけば、もっと利用者が増えると思います。 ぜひ今の路線を続けて下さい。
65	東部	阪急バス・電車ともよく利用させてもらってます。安全・ていねいな運行いつもありがとうございます。 今は、コロナの影響でなかなかでかけられませんが、箕面や川西池田などへ出てあそんで飲食してきたい時にバスの箕面線がとてめありがたいです。 ゆずるバスとかねあいもあるかと思いますが、早さと広々とした車体は魅力的なので、ぜひ残してもらいたいです。 もっと彩都から乗れるようにしたらお客さんも増えるのではないのでしょうか。宝塚にも出やすいですし、安くて早いバス路線として継続してもらいたいです。
66	東部	現在の箕面行のバスのコースを変更しないでほしい。

No.	地域	意見
67	東部	眼科、ひふ科、ひ尿器科の共に3件の箕面駅のバスを使っています。 バスがなくなると、病院へ通えません。 どうぞ継続して箕面駅へのバスをどうぞよろしくお願いいたします。ただちに困ってしまうことですので、よきバス継続をお願い致します。
68	東部	かやの中央駅⇄栗生団地止まり（白鳥経由）を間谷住宅へ延伸して下さい。 間谷住宅⇄阪急箕面駅の従来通り山ろく線を經由しての存続を!!
69	東部	間谷住宅→箕面萱野駅→箕面駅をお願いします。 小野原廻りは止めて下さい。山ろく線を行って下さい。萱野中央に行くのが遅くなります。朝の出動には困ります。（梅田に行くのに）
70	東部	間谷住宅から山ろく線を通して萱野中央に寄って箕面駅に行ってほしい。 間谷住宅～石丸～萱野中央～箕面駅 通勤に萱野中央駅を利用したいと思います。171を廻っていると遅くなります。 北千里、千里中央に行く方が便利で、萱野中央に行かない人が多いと思います。
71	東部	学生にとっても箕面駅までのバスがなくなるのは大変不便です。朝のラッシュの時間に今までよりも時間がかかって通学するのはありません。変更ルートもあれば、今の間谷→箕面までの現行ルートを現状維持してほしいです。
72	東部	箕面行きバス朝夕だけでも運行してほしいです。（朝二回、タ二回）
73	東部	かやの中央⇄白鳥経由→栗生団地⇄間谷住宅（延伸） 間谷住宅→箕面駅山ろく線経由の存続をして。
74	不明	●まずは、箕面萱野駅経由と今迄通りの箕面駅行を混在させるべきです。その後、利用量により便に変化を与えて欲しい。 ●新家、今宮バス停は別ルートで検討して欲しい。所要時間の増加と運賃も変わるのであればなおさら再検討して欲しい。日常の変化が大きすぎると思われます。
75	東部	・間谷住宅の住民です。 ・阪急箕面駅へ「間谷住宅⇄箕面駅」の山麓線を通るバスを利用しています。箕面駅周辺での買物、銀行、図書館や健康の為の漕道ウォーキングを定期的にしています。 ・現在車も保有していますが、健康の為、なるべく使わないようにしています。加えて高令の為、免許返上も近々だと考えています。 *けれども、今回の阪急バスの新ルート（案）だと箕面駅への所用時間が長くなりすぎる為、バスの利用や免許返上も考え直さなければならないと思います。 ◎朝や夕方の時間帯だけでも従来の山麓線を通るルート（直行ルート）を残していただけないかというのが私の要望です。
76	東部	間谷住宅も高齢化が進み、私も2年前に車を廃車、現在は専ら阪急バス、ゆずるバスが足となっている。箕面市が77億円かけて出来る箕面萱野駅の直行便を心まちにしていたのですが、それにともない従来の路線が廃止となる。（山麓線が無くなり以前より箕面行が15分も長く、又、雨日の通勤・通学が171号線廻りとなればどんな大変か推測される）良くなるどころか箕面へ出て行くのが増々不便となり、今後中央の発展を頼っているのに、さらに足が遠のく。箕面市民として残念で到底納得出来ない。 阪急バスの運行は従来通り。 ゆずるバスの運行を1時間に2本の増便をよろしく。
77	東部	○千里中央へ行く経由（萱野駅）バスルートがかならず必要です。時間がかかりすぎる。 ○箕面駅へ行く経由（萱野駅）バスルートがかならず必要です。 ○阪急電車（不動産）から住宅を買いました。不便であることは許しがたいです。間谷住宅市民にとって当然のルートだと（彩都からの乗車もあり）考えます。
78	東部	②箕面駅行き（案）について 間谷住宅→宮の前→栗生団地→山麓線→箕面萱野駅→坊島→箕面駅 間谷住宅から箕面駅までが今で本数が少ないのにこの案ではとても使用する事がむずかしい。 箕面に出かける事が、出来なくなります。箕面から梅田、神戸、京都と阪急電車の使用が楽しみでしたが、箕面につくまでこんなに時間がかかると考えてしまいます。 考えなおして案を作りなおして下さい。お願いします。
79	東部	●箕面駅－間谷住宅を運行する阪急バス山麓線は、今まで通りのルートでの運行をお願いします。 ●大阪大学外国語学部の移設により、バスの本数も減少し利用しにくく、どうしても自家用車に頼りがちですが、間谷住宅内も高齢者が多く、運転をやめる方も増大した際に頼れるのはバスになってきます。ゆずるバスのような小さなバスで、本数を増やしてほしいです。
80	東部	・間谷住宅に住む多くの人が、通勤、通学、通院、その他日頃の活動のため、バスを利用して箕面駅、北千里駅に通っている。箕面駅行の新たなバスルートを見ると、従来なかったバス停に寄り、また箕面萱野駅に寄ることを考えたため、かなり長いルートになっており明らかに所要時間がかかる案になっている。 従来なかったバス停を今後利用する人や、新しくできる箕面萱野駅を利用する人には便利になるが、箕面駅を利用していた人には反って所要時間がかかり、その上バス運賃が余計にかかるということになり、明らかに後退の措置といえるので賛成できない。 大きな市税を使い、住民が不満を抱くような計画を進めることは理解できない。 ・公共交通機関の計画の調整は、各地域の利害の衝突になることが多いので難しいことは理解できるが、そもそも一つのルートに多くの要望を取り入れようとするところから、無理が生じるのであって、この素案はこの典型的な例の一つである。

No.	地域	意見
		・私としては従来の山麓線バスルートをできるだけ残して、箕面萱野駅へは新たなバス路線を作るべきと考える。
81	東部	山麓線は今まで通りの運航をお願いします。 高齢者が多くバスは大切な役割でありバスの運行本数を増やしてほしい。
82	東部	山麓線は今まで通りの運行をお願いします。
83	東部	箕面駅にはこれまででお願いします。箕面萱野駅には新しく出して下さい。よろしくお願いいたします。
84	東部	オレンジゆずるバスは現在通り運航してほしい。
		○彩都西駅へはバスがあるが今は歩いて２０分
		○北千里駅へは現行と変わらず
		○千里中央駅へは現行と変わらず。御堂筋線はこれを使う。
		○箕面萱野駅はＱモールに行きたい。オレンジバスを利用する。
		○箕面駅へは？箕面のハイキングクラブは箕面駅集合が多い。
85	東部	阪急不動産の造られた住宅だし、バスをもっと増やすべきだと思う。１日に２回でも直通の箕面駅は必要だと思う。間谷から大学がいなくなり後地に人が集まるような地元の人の為に利用しやすく開放的に入ローケ所にはいで。
86	東部	○箕面駅行きとよく利用するものですが、変更になった場合所用時間が１．５倍かかる事、171を走るので渋滞にかかる事も多くもつと時間がかかり大変不便です。今迄通り山麓線を走る事は出来ないのでしょうか？
		○モノレールの駅へ直行する便は近くにない。従来大学の校内を歩けたのでなんとか利用出来たが現在は迂回して行かなければならないので不便である。考がえてほしい。
87	東部	仕事上阪急箕面駅を利用している為、住宅から阪急箕面駅に短時間で行ける事から大変助かっているが、う回する事で時間が掛ると苦劳致します。今まで通りで宜しくお願い致します。 萱野中央新駅には、ゆずるバスの増便を期待致します。
88	東部	日々の通勤・通学で使用する箕面駅行きが（案）のルートになると、所要時間が長くなり困る。 現状通りの箕面駅行きルートで同本数としたうえで、追加で新たなルート増設して頂きたい。 現在より不便になることは避けて頂きたい。
89	東部	日々の通勤・通学で本ルートを使用しています。所要時間が長くなること、運賃が上がることは困ります。 現状通りのルートで同本数・同運賃のままとしたうえで、新たなルートは追加で増設して頂きたいです。 現在より不便にならないように考慮をお願いします。
90	東部	千里中央行きはもう必要ありません。 箕面萱野行き終点は萱野で折り返し運転で本数を増やしてほしい。 通勤客が朝、本数が少ないと乗れない人が出てくるのでは。誰が千里中央まで乗るでしょうか。
91	東部	１．箕面萱野駅直行バスを本数を増やしてほしい。１時間に３本くらいで!!
		２．北千里→千里中央駅ルートはたとえ少し本数が減っても残してほしい。
		３．箕面駅行きの本数は現状でも致し方ない。
92	東部	間谷住宅から箕面駅間の阪急バスの新ルートについて、現行ルート（山麓線を通って箕面駅へ行くルート）を残していただきたい。 その上で箕面萱野駅へも寄るルートを新設して下さい。
93	東部	今でさえバス便が少なく（土日）なり不便を感じている。折角萱野に駅が出来さんろく線回りで便利になると思っていたのに… 間谷は本当に軽視されている。 これから高齢者がふえるのに、如何なものでしょうか。箕面方面へ行く学生さんの事も考へてほしい。
94	東部	箕面駅行きルート案（箕面萱野駅駅湯）は遠回りだし駅までの時間も長くなり運賃も上がるので、これからの高齢化社会から考えても反対します。
95	東部	間谷住宅から千里中央より近い駅（箕面萱野）ができるので、間谷住宅から宮ノ前、栗生団地を通り今宮を西に直進して、白島の交差点を左折し、箕面萱野駅に行く最短コースを望む。 従来の千里中央駅から間谷住宅に行くルートは減便して、上記のルートの新設を望む。
96	東部	○バス停間谷住宅１→箕面駅までは２６、２７分でいけるので大変たすかっています。この時間が延びるのは箕面駅を利用する者としては大変不便です。
		○萱野駅経由のルートですが、ゆずるくんバスが同じようなコースですので、２１０円で利用できますので大判の方がゆずるくんバスを使うと思います。
		○もしも、できるのであれば、新しくふやして欲しいです!!萱野駅→船場駅→千里中央行きのバスが理想です!!!どうぞよろしくお願い致します。船場駅辺りのたくさんのお店にバスであそびに行けるなんてすごく嬉しいです!!更に千里中央のスーパーも利用できます!!そうなればさいこうですー!!
97	東部	間谷に第１期に引越してまいりました。 箕面駅行き今迄のルートで増便を要望致します。

No.	地域	意見
98	東部	高齢化が進む間谷住宅、それに伴い車の免許を返譲する人が増えています。 私も３年後の免許更新はしないつもりです。そうなるバス利用が当然増えます。 今回の改訂では遠回りになり、時間がかかり、本数も少なくそのうえ、運賃まで上がるとなると、高齢者に何というひどい仕打ちでしょう。 高齢者だけでなく間谷住宅の若い人の通学・通勤にも悪影響。あたたかい対応を心からお願い申し上げます。
99	東部	間谷住宅バス停から箕面萱野駅への直通便を是非とり入れてほしい。彩都西駅を経由しても良いので、箕面の東部地区から北急へのアクセスを良くしてほしい。
100	東部	只一件!! 間谷住宅⇔阪急箕面駅 上記直行便（山麓線）は絶対に残して下さい。お願い致します。
101	東部	今回の提示された案は間谷地区の住民を軽視したものである。 現在箕面駅には約２５分で着く事ができ、梅田迄約小一時間で通勤、通学が可能である。案通りのルートで行けば、バスの乗車時間だけで箕面駅までしか行けない。（約４５分～５０分） 豊川經由171号、今宮、新かやの、桜通りの細道のルートでは、バス停、信号、車の多さが段然今回のルートの方が多く、貴案の４５分で到着するのは、大変波があり、小一時間かかる方が多いと思われる。 間谷地区は、今は自動車生活が主軸ですが、後１０年たてば、超高齢化になり、バスに頼らずをえない。日常の買い物通院等を考えるとバスの本数はもとより、所要時間を増やさないで！ 又、運賃面でも阪急箕面駅から梅田へは２７０円ですが、新かやの駅からでは５００円以上になるのでは。高い！ 箕面住民が箕面駅迄に小一時間かかるのはおかしい！（通勤、通学の対象外地域になるのでは）間谷地区が、いよいよ陸の孤島になりかねない。市の負担でもう少し短時間で箕面に行けるようにお願いします。バスの本数もこれ以上減らさないで！
102	東部	間谷は高齢化して７０才以上の人がほとんどで私も７６才になり、免許証も次回取れるかどうかわかりません。免許証返納する人も増えています。 萱野駅前のジムに毎日通っています。直通便や北上便を増やして１時間に２本はほしいです。
103	東部	間谷住宅⇒粟生団地⇒箕面池田線を通り⇒箕面萱野駅に行くルート进行案を提案します。
104	東部	今まで梅田方面へは３０分以上かけて千里中央までバスで行き、御堂筋線で行く事が多かったですが、時間帯によっては箕面駅までバスで行き阪急を使っただけで早く、たまに利用していました。 今回の案では171経由で遠回りな上、時間もかなりかかり、その上運賃も高くなるのでは全く利便性がありません。 そして箕面かやの駅へも時間がかかるのであれば御堂筋線の利用も今まで通り千中経由の方を選択し、せつかくの始発駅の利用がし辛いを思います。 間谷住宅から箕面駅へのルートは今まで通り山麓線経由を強く要望します。
105	東部	阪急箕面駅行の連絡バスを残したい。新駅萱野箕面駅への所要時間短く連絡バスがあると便利。 〈提案経路〉 間谷住宅→粟生団地バスターミナル→山麓線→白島→（左折）→箕面萱野駅→171号線→萱野三平邸（萱野三丁目）前を右折（木曽路前とコープ前の十字路）→市役所前右折→箕面駅 ※メリット ○病院へも、市役所にも便利 ○箕面萱野駅へ短時間に行ける。
106	東部	阪急箕面駅に行く（山ろく線を通る）バス（今迄通りのバス）が無くなると困る。 箕面かやの駅に行くのは、御堂筋線に乗る為。わざわざ遠回りして阪急箕面駅に行くのは変!! 箕面新駅が出来て便利になると期待しているのに不便になる様な事は望んでない。
107	東部	①②箕面駅行きの増便をご検討を是非お願いします。（千里中央行きと同じ程度期待）
108	東部	箕面市に新しい駅ができ、間谷住宅から近いにも関わらず、遠回りのルートでしか行けないのは、箕面市民としておかしい話です。間谷住宅→粟生団地→石丸→箕面萱野駅は当然ないといけないルートです。 駅ができても駅まで時間がかかる。本数が少ないならば駅を造った意味がありません。 駅ができたら便利にならなければなりません。高齢化が進みマイカー返上する人が増える中、尚更バスの利用価値が上がり、便利になる必要があります。必ず間谷住宅→粟生団地→石丸→箕面萱野駅ルートをお願いします。箕面行きは今まで通りお願い致します。
109	不明	○間谷住宅⇔箕面は、現行ルートが最短であり、尼谷、豊川支所前、豊川住宅前の３ヶ所で十分な本数は確保されているので、豊川住宅前を通る必要はなく、ルート変更するならば、「間谷住宅⇔粟生団地⇔白島北⇔萱野駅⇔芝西⇔市役所⇔箕面駅」のルートが良いかと思う。 ○新しい道ができるからといって、必ずしもバスを走らせないといけないわけではないかと。→新しい道を作りたいがためにバスルートに新しい道を盛り込んでいるように見える。 ○萱野駅⇔坊島⇔箕面駅は道が狭く、現在通っている「千里中央⇔箕面」の本数だけで限界かと思う。 ○逆に「千里中央⇔箕面」のバスも山麓線を通すべきではないか？ ○現在、千里中央方面からのバスは萱野小学校前⇔白島にバス停はないが、新しくバス停を新設するのか？作るのならどこに作るのか？ ○石橋⇔茨木を171号線で走るバスは、新駅と接続するのか？ ○箕面駅行きのバスルート案は豊川支所の職員が新駅、箕面駅どちらにも行きやすいルートにしているとしか見えない。
110	東部	①現在の間谷住宅から箕面駅への直行ルート存続を希望します。 ・聖母被昇天中高や箕面駅から阪急電車に乗って通学（雲雀丘、関学等）する学生にとって著しく影響大。 ・買物やレジャー（滝道ハイキング、スパーガーデン、市民ホール等）で利用する機会多く、かなりの遠回りルートになると利用しなくなり、全体で見たとき阪急バス利用者が逆に減るのではないかと。 ・箕面駅周辺に用事がある人は遠回りルートになると時間も金もかかるのでバスを利用せず、マイカーを利用することになり、かえって箕面駅周辺の道路・駐車場の混雑を招くのではないかと。

No.	地域	意見
		②箕面駅から千里中央駅への現直行ルート存続を希望します。 千里中央に用事があるのに直行便がなくなれば、用事もないのに手前の新駅で降りて乗換えしなければならず、時間も金もかかり著しく不便。
111	東部	昨年車を手離して随分とバスを利用する様になっています。以前より箕面市内の東西の路線の本数があまりにも少なすぎと感じていました。今回提示されたルートでは箕面駅迄の所要時間が長くなるので次の事を要望します。 従来の間谷住宅―白鳥―箕面駅（箕面萱野駅通らない）のルートは必ず残してほしい。
112	東部	・箕面萱野駅経由箕面駅行きルートとして、粟生団地から豊川住宅前へ行くのではなく、山麓線から箕面萱野駅へ経由ルートにして欲しい。豊川住宅前経由は、千里中央行きと時間的メリットが無い。 ・箕面萱野駅経由であれば、箕面駅行ルートの本数を増便して欲しい。
113	東部	阪急バスの新たなルート（案）についてですが、粟生間谷地域から「箕面萱野駅行」「箕面駅行」をそれぞれ別ルートで設定する必要があると考えます。もともと粟生間谷地域から「箕面駅」へのアクセスの悪さを感じているところに、更に遠回りとなるルートを設定するということに憤りを感じます。 間谷住宅に住む人々の年齢層の多くは公共交通機関を必要としている層です。オレンジゆずるバスの運行は1時間に1本にもかかわらず、利用者は多く座席も埋まっています。このことから「箕面萱野駅」方面へのニーズも存分にあり、阪急バスが新ルート設定でそのニーズに応えて頂くことを希望いたします。
114	東部	現在、間谷住宅に住んで20年になりますが、環境も良く、落ち着いていて住みやすい街でとても気に入っています。この先もずっと住み続けたいと思っていますが、唯一不安なのが、交通の利便性です。 駅や学校が遠いので、バスの利用は欠かせないのですが、本数が少なく、現時点でも便利とは言えません。その結果、バスの利用を回避して、自転車や車での送迎に頼らざるを得ないのが現状です。 それなのに、ルートの変更でさらに不便になるなんて、絶対に反対です!!いづれ運転できなくなっても、将来的にはバスの路線がもっと便利になっているはずだからこの街に住み続けられるだろう…と考えていたのがっかりです。 バスの本数や価格などの条件が整えば、もっと利用者が増え、高齢者も外に出て行きやすいのではないのでしょうか。とにかく、今迄の箕面駅へ行く路線については、無くしてほしいです。子供達もとてもがっかりしています。
115	東部	箕面駅までのルートがかなり遠回りなり運賃も上がるのは困ります。
116	東部	（１）①千里中央行き（北千里駅経由、現行と変わらず） ②箕面駅行き（府道9号線を通り現行と変わらず、または途中で箕面萱野駅を経由）に加えて、③箕面萱野駅行き（府道9号線を通り白鳥から南下）の3ルートの間谷住宅から出して欲しい。 （２）各ルートの位置付けとして、以下のように考える。 ①⇒間谷住宅等エリアから北千里駅へ行く（阪急千里線を利用）or171号線沿いから千里中央駅へ行く（北大阪急行を利用） ②⇒箕面駅周辺へ行く ③⇒箕面萱野駅周辺へ行く（キューズモール、または北大阪急行を利用） それぞれの目的に応じて乗客を目的地まで直接運ぶのが効率が良く、運賃も安くなり、巡回できる頻度も増すので、利用者にとって都合が良い。③は、萱野駅周辺のお店、習い事などに利用する方も多いと見込まれるので、高頻度にした方が、バス会社からしても収益が見込めるのではないかと考える。 また、①と③を共存させることによって、北大阪急行を利用する客を分散させることができ、バス内の込み合いも緩和できると考える。
117	東部	山麓線を通るバス路線が無くなる事に反対。（箕面行） 箕面市民であるのに箕面まで時間がかかるし、山麓線の途中で用事があっても行けない。
118	東部	イ。大阪大学移転後、千里中央⇄大阪大学（外国語学部）の便が廃止になり、従来使えていた便が使えなくなっている。 ロ。現在、間谷住宅から徒歩なり自転車も大学後地内が通行止めとなっており、モノレールも利用しづらくなっている。 ハ。今回の案では、従来より時間もかかり、新駅の利益となることが間谷住宅住民には感じられず、かえって不便となる。 多額の税金を使って住民が不便となることは納得できない。
119	東部	①箕面市として100億円以上も投資して箕面萱野駅が箕面市東地区の中心地として住民が期待しているのにバス便がかえって不便になるとは信じられない。 これからは箕面駅と箕面萱野駅が箕面市の中心として発展してほしいのに箕面駅へのバス便も悪くなるとは…。アクセスが悪いと発展しないと思う。
120	東部	箕面迄のルートが変更になった場合、外院から山麓公園迄のルートはどうなるのでしょうか。その地域の人々には、別のバスルートが出来るのでしょうか？新駅を使う事は、大事と思いますが、普段でも箕面に行く事がより不便になるのでは？
121	東部	箕面駅までの所要時間がかかりすぎ、171号線を通ると渋滞アリ、団地経由での171経由で時間がかかる。 箕面駅周辺に日常利用しているし、阪急電車の利用も北千里より都合がよく、間谷住宅はバス利用でどこにいくにも30分かかる。色んな面で阪急利用の場合箕面が便利だが、遠回りで番号も多く時間がかかりすぎる。現在梅田に出るにも箕面駅が便利。駅周辺常時利用している者にとって困る。
122	東部	箕面萱野駅行きの直行便を希望します。駅が開通したら大阪市内の方への通勤に利用したいと考えているのですが、今のルート案では時間がかかりすぎて不便です。 せめて通勤、通学の時間帯だけでも直行便を希望します。 どうぞよろしくお願い致します。
123	東部	（記載なし）

No.	地域	意見
124	東部	北急延伸後の間谷住宅からのバスルート案について ①の千里中央行きについて 北千里駅には、梅田・京都方面等阪急電車を乗車する際に重要な駅で、1部ルートを残してと書いてあるのを見たのですが、現行と変わらないのでしょうか。 阪大外国語学部が通り抜けできなくなり、モノレール彩都西駅にも大回りしなくてはならないので、北千里駅方面は現行通りのままでお願いします。 ②の箕面駅行きについて 現在の箕面行きも本数が少なく、せめて通勤・通学時間帯は、もう少し多くして頂きたい。また、箕面萱野駅とは別ルートにして頂かないと、かなりの時間を要する事になり不便。駅が遠い為、公共交通機関は重要。 彩都方面からのバスも利用し、間谷住宅入口経由など、粟生団地の停留所並みに本数を増やして頂けるとありがたいです。 千里中央から箕面にせっかく延伸できたのなら、病院等も出来るのであれば、アクセスしやすいように（市内どちらからでも）しなければ箕面に新駅ができた利点がないと思います。
125	東部	1. 千里中央行き（北千里経由）ルートは、大阪大学外国語学部が移転になり、減便されることになり不便になった。 2. 箕面駅行き（箕面萱野駅経由）ルートは、豊川住宅前・新家・今宮に行かなくて、直接萱野駅に行くルートに変更して下さい。 箕面駅に行く所要時間が長くなることは大反対です。 3. 間谷住宅は、阪急不動産が開発した所なのに阪急バスの利用が不便になることは困ります。 新しく便利になることはいいのですが、毎日の生活にshawせがくことに大反対です。 よろしくお願いします。
126	東部	箕面駅行きルートについて ○箕面駅行きは今のルートを残してほしい。 ○間谷住宅→山麓線経由→萱野駅→船場→千里中央のルートを考えてほしい。 数年前、船場に市民病院が移転すると聞いているので必要性を感じる。間谷住宅は高齢化が進み自家用車を手離しバスを利用する事が多くなると思うので特に病院への利便さがほしい。オレンジバスはミニの為、迂回路も多くよく揺れて病人にとっては利用し辛いとも聞いている。
127	東部	大変お世話になりありがとうございます。 今の現状では萱野駅を利用したくともとても不便だと思います。是非是非バスの本数と直通便をよろしくお願い致します。せっかく駅が出来、とても期待しておりますのに今の状況ではこの周辺地域の方々はうまくアクセスがとれず、特に最近車の混雑で道も渋滞していますので渋滞をふせぐ為にも皆さんに公共機関を利用して頂きたいと願っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。
128	不明	箕面駅迄は良く利用しているが新ルートだと所要時間も長くなるし運賃も高くなるので今迄通りでよい。
129	東部	間谷住宅から箕面萱野駅への便が1時間に1本程度とはあまりにもアクセスが悪すぎます。本数を増やして下さい。その上171号線を経由する為時間がかかりすぎ、箕面駅までいったいどれ程の時間が必要なのか？ 現行通りのルートで白島の所で下って箕面萱野駅に寄って箕面駅に行くルートを考えて下さいます様お願い致します。
130	東部	粟生団地からルートが変更されるということですが、今のルートは山ろく線を通っており、時間も早くありがたい。間谷住宅を通ってもらえることも脳梗塞をした私にとってありがたい。粟生団地からのルートは他のバスも通っており新しく萱野中央行きのバスを通せばよいことであり箕面行きは遠くなることもあり、不便。そのままにしてほしいと願います。福祉バスがイオンに止まるので、私はゆずるバスを利用しようと思います。阪急バスは今のままでよいと思います。
131	東部	現状でも箕面駅に行くのに1時間に1本しかなくて不便であるのに、ましてやこれ以上時間がかかるのは間谷住宅にとって非常に不便極まりないです。自家用車がない高齢者にとって長い間バスに揺られるのは身体の負担になります。故に新ルート案は1時間に一本に加えて、間谷住宅→粟生団地→（途中省略）→白島→箕面萱野駅というルートを加えて頂きたいと存じます。
132	東部	箕面行山麓線を良く利用するのでなくなることは反対です。高齢で車運転を止めました。
133	東部	①現状 ○住民の高令化→運転免許証の返納→交通難民の増加→巣ごもり老人の増加 ②差別 ○市民病院への不便 ○新市民文化会館等の不便 ③期待 ○新駅により市中心部への20分程度の所用時間を期待（現状、千里中央駅へ35分）（山麓線経由） ○市民とし市内での買物は楽しみたい。 ④手段 ○市中心部の活性化は市発展の為に重要。人々の集合の手段として交通の利便性は重要。 ○ゆずるバスの直行便も無理。阪急バスの利便性も期待ハズレ。間谷地区、粟生団地地区の利便性の為には市税も。
134	東部	阪急バスルート再編案に反対します。 最寄り駅となる箕面萱野駅への直通便を希望します。市内を巡回するルートはゆずるバスを利用することで確保できています。阪急バスさんに求めるのは通勤・通学等で利用するための最寄駅までの直通便です。毎日利用するのに案のような遠回りのルートでは自家用車や自転車を利用せざるを得ません。たまの利用ならばタクシーを利用する方も多いと思います。地域の生活に根付いたルート案の再考を希望します。よろしくお願いいたします。
135	東部	・千里中央駅行きの阪急バス利用者が、箕面萱野駅に行くバスを利用するようになるので、通勤、通学に困らないように、1時間内の本数はある程度（3、4本）必要だと思います。 ・千里中央駅行きのバスの本数を減らして、その分、箕面萱野駅行きの直通便を作って欲しい。 ・171号線のバスも同様に、千里中央行きの本数を減らし箕面萱野駅行き、もしくは箕面駅行きを作って、間谷住宅経由のバスと統合しないで欲しい。

No.	地域	意見
136	東部	マイカー保有でなく、かねてから北大阪急行線の開通に期待していましたが、提案のルートでは間谷の住民にとって距離と時間がかかり、何らメリットが感じられません。箕面萱野駅行き直通便をぜひお願いしたいものです。高齢者にとって公共交通機関の利便性が重要ですから。よろしくご配慮ください。
137	東部	これから車を手離す年令になりバスにお世話になりたいと思いますが、新たなルート、時間では利用しないと思います。これでは千里中央行きバスやオレンジバスと変りなく利便性が感じられません。 千里中央、及び箕面行きの直行、又は、急行バスをお願いします。（箕面萱野経由） この新ルートバスでは箕面萱野駅を利用することはないです。（オレンジバスとの時短での差別化を希望します）
138	東部	○素案賛成 ○運行本数朝・夕最低2本希望（時間帯8時と18時）
139	東部	○間谷住宅から箕面萱野駅に行くためのルートを間谷住宅発からにしてほしいのは運行上難しいのかもしれないが、 1. 粟生団地→箕面萱野駅のルートの始発の半分を 間谷住宅→粟生団地→箕面萱野駅にする。 2. 間谷住宅→千里中央行で小野原で茨木ー石橋行に乗り換え、箕面萱野駅で下車とするが間谷住宅より乗り換える際は乗り換えとみなさず1乗車と扱っていただき、1乗車料金を支払えば良いこととする。 住宅開発を行った阪急は最寄り駅への住宅住民の足の確保を行うことは社会的責任である。
140	東部	新たなルートでは、箕面駅へのルートが遠回りで所要時間がかかりすぎるので、これまでのルートを維持して欲しい。また、箕面萱野駅まで直通便があれば、現在、千里中央を利用して通勤している市民も利用すると思われる。箕面市の商業施設であるキューズモール等の利用者が増え、箕面市の活性化が図られる。新ルート案であれば、時間も要するため、箕面駅や箕面萱野駅の利用者が減少する可能性がある。但し、運行数を増やしたり、ゆずるバスの運行数が増えされるのであれば良いと思うが。
141	東部	案の②箕面駅行きから 豊川住宅前→新家→今宮の部分を省き、 間谷住宅⇄宮の前⇄粟生団地⇄箕面萱野駅⇄坊島⇄箕面駅とする。 豊川住宅前→新家→今宮の部分は案の①千里中央行きのルートに含まれる。この部分を省略することによって箕面萱野駅と箕面駅に到達する時間が短縮され利便性が向上する。 （希望、ルート案①②共本数を多くして下さい。） ※変更理由の説明
142	東部	間谷住宅→宮の前→粟生団地→外院→青松園前→石丸→白島北→白島→箕面萱野 現行の箕面駅行と同じ山麓線を通るルートを希望します。
143	東部	従来の間谷住宅～箕面駅行山麓線経由で白島から箕面萱野駅経由箕面駅行を希望します。さらに箕面萱野駅直行便の増設を希望します。 理由：北大阪急行線延伸後は箕面萱野駅を利用したい。新しく出来た複合文化施設（図書館、劇場等）さらには新しく出来る市立病院の利用に便利。
144	東部	北大阪急行線延伸後の間谷住宅からのバスルート（案）について （大前提となる背景） 間谷住宅在住の通勤通学で千里中央駅を利用する乗客はかなり多い。その多くは千里中央駅を起点に梅田方面への動線となる。今回の延伸後、ほとんどが箕面萱野駅を利用することは明白と言える。 ①千里中央行き（北千里駅経由） 現行ルートと変わらずとの提案は100%同意できる。また便数を利用度に応じて削減または一部、北千里駅止まりとすればよい。そして、北千里発に一部置き換える。 ②箕面駅行き（箕面萱野駅経由） ②ー1 箕面駅行きはこれまでも僅かの本数しかなく、今後も山麓線利用の直行する。 ②ー2 箕面萱野駅からは当然阪急箕面駅行きバスルートが構築されるはず。 ②ー3 提案の小野原～今宮R171利用では箕面萱野駅まで時間節約メリットが少ない。「豊川住宅」「小野原」「新家」エリアから箕面萱野駅方面への便宜も考慮し、〈全便数の60～70% 間谷住宅～粟生団地～青松園前～白島～箕面萱野〉 〈残りを提案の小野原～今宮R171利用とすべきである。〉
145	東部	・間谷住宅から箕面萱野駅まで直通便を出して欲しい。 ・現状間谷住宅から北千里/千里中央まで行くのに時間がかかりすぎるので、萱野駅までは20分程度で行けるようにして欲しい。 ・間谷住宅は年配者だけでなく、子育て世帯も増えてきているため、交通の便を含め、子育てに優しいまちづくりを望みます。 ・大阪大学箕面キャンパス跡地についても、近辺の資産価値の上がるような活用をお願いしたい。
146	東部	①箕面萱野駅行きのバスは171号線を通らずに粟生団地から山ろく線を通って運行していただきたい。現状千里中央行きで171号線を通行しているのとその方が時間がかからないので。 ②粟生団地から山ろく線を通って千里中央行きが路線としてあるので、間谷住宅から千里中央行きも粟生団地にて山ろく線経由の千里中央に乗りかえるようにダイヤを調整していただきたい。
147	東部	現行の箕面行きバス路線が変更されるのが残念でなりません。 小野原経由外院の里経由、そして171号線を経由しての箕面行きは納得出来ません。そして、あえて箕面萱野駅にアクセスするならば、青松園前から南下して今宮の手前に新設中の東西線経由が望ましいと思います。その場合箕面萱野駅のバス停は箕面行きの時間短縮のためイオン北側東西線に設置していただきたいと思います。

No.	地域	意見
148	東部	新設の箕面萱野駅への利用客誘導、阪大箕面キャンパス移転によるバス利用客の減少等箕面市及び民間営利会社の阪急バス、夫々の思惑がある中、間谷の住民の利益のみに固執するものかと思ひ、以下申し述べます。 ○変更後のルートは説明会図面によれば粟生団地→豊川住宅から小野原経由または外院の里経由で新家、今宮へとあるが、このルートは既に千里中央行きがあり北急に連絡している。従って敢えて現行の箕面駅行きルートをここまで迂回変更する事は容認出来ない。市は迂回部分については別途考慮したい。 ○あえて途中、箕面萱野駅にアクセスするなら、新駅のバス停設置場所等を勘案すれば、青松園前から南下、今宮の手前で新設（予定）の東西線経由が望ましい。 ○箕面萱野駅のバス停は駅近辺の道路状況（新御堂筋とR171の立体交差に近接等）ならびに箕面駅への所用時間の1分であれ短縮の為に、イオンの北側東西線に設置されたい。 ○説明会の資料によれば、箕面萱野駅開設後は、市立病院前経由を除き、箕面駅⇄千里中央は箕面萱野駅止となるようだ。ならばこの路線便の一部を間谷住宅行きとして往復増便に宛てて欲しい。
149	東部	○箕面萱野駅⇄白島北⇄山麓線⇄粟生団地⇄間谷住宅 ○間谷住宅⇄粟生団地⇄山麓線⇄白島北⇄箕面萱野駅 ○間谷住宅⇄箕面駅 山麓線のみ通るルートの存続 以上3点お願いします。
150	東部	○箕面萱野駅⇄白島北⇄山麓線⇄粟生団地⇄間谷住宅 ○間谷住宅⇄粟生団地⇄山麓線⇄白島北⇄箕面萱野駅 ○間谷住宅⇄箕面駅 山麓線のみ通るルートの存続 以上3点お願いします。
151	東部	☆箕面萱野駅⇄白島北⇄粟生団地⇄山麓線⇄間谷住宅 ☆間谷住宅⇄粟生団地⇄白島北⇄箕面萱野駅 ☆間谷住宅⇄箕面駅 山麓線のみ通るルートの存続 以上3点希望します。
152	東部	間谷住宅から箕面萱野駅へ直通のバス路線をお願いします。 いままで千里中央まで40分近くかかったのが、大きく短縮されるものと住民みんな思っています。高齢者も多いです。住民の実情をもっと理解してバスルートの再検討をお願いします。
153	東部	現行の箕面行で通勤に使っている。新しいルートでは、箕面駅に行くには時間がかかりすぎる。 今の箕面行きを残したままで、新駅を経由する路線を考えてほしい。間谷住宅から粟生団地を経由してなぜ171号線を経由しなければならないのか。これから年令もあがり、車を使えなくなった時の交通手段として、今の路線は残すべきである。 千里中央行きが現行として残るのであれば新駅を使うのもそちらから乗車して、利用すればいいのではないか！
154	東部	1）現行の間谷住宅―箕面駅ルートは25分で着くので高齢のため自家用車を利用出来ない間谷住宅住民には重要なバスルートである。 2）提案の箕面萱野駅経由ルートは遠回りで箕面行き利用者にとっては非常に不便である。 3）現行の箕面直行便の存続を切望します。 4）箕面ルートに萱野駅を組み込む場合は171号線経由ではなく、間谷住宅→宮の前→粟生団地→白島北→箕面萱野駅→坊島→箕面駅ルートを提案し、30分間隔の増便を希望します。
155	東部	何のための箕面萱野駅（北急延伸）でしょうか!? 今宮交差点からまた北上し、迂回して萱野駅に行くくらいなら今まで通り今宮経由で千里中央→地下鉄に乗った方がよっぽど早い。東部住民のなんの利便性もない！ 間谷住宅→粟生団地→白島→萱野駅→箕面誰が考えてもこのルートをおねがいしたい。
156	東部	○住宅開発の阪急さん、住民の足の確保の責任を。 ○間谷住宅始発箕面萱野駅ルート期待大です。 ○乗換、乗次に関する件、1乗車料金での扱い
157	東部	中学生のクラブ活動で箕面市駅を利用します。新ルートだと必要以上に早く家を出る事になったり、無駄な所用時間が多い。現状維持をお願いします。
158	東部	箕面駅までの既存のルートを残してほしい。聖母被昇天学院までのルートがなくなると子供達の交通にも影響大です。少し大まわりになっても良いので、白島から聖母被昇天学院前を通る箕面行きルートを確保していただきたい!!
159	不明	現在の案では本数が少ない上、せっかくやっとなできる箕面萱野駅へのアクセスが悪い。新しい駅を利用するのに市民病院へ行くのにも間谷の住民にはとても不便です。間谷住宅から本数も今の千里中央行きくらいの本数で直通便をお願いします。
160	東部	提言 豊川住宅前経由でなく、青松園→四中前→新道→箕面萱野駅ルートにすべきである。（原案は新駅に乗じた改悪案） 考え方 1. ルート決定は住民性の利便性向上を第一に決定すべき。原案は、間谷方面住民に地下鉄延伸メリットが全くない。住民にとっては地下鉄延伸、新道建設は税金の無駄使いにしかない。 2. 事業性向上は乗車向上策を推進する。 ・朝夕は急行ダイヤを入れる。（粟生団地からは新駅まで直行） ・鉄道会社と連携した推進策・キャンペーン etc. →効果が少なければ運賃を改定

No.	地域	意見
		3. 阪急バスがダメなら他のバス事業会社を探す。
161	東部	箕面行のバスを止めるのを止めてください。
162	東部	私は箕面駅前の病院に月に数回通っており、白鳥北にある耳鼻科医院にも通っています。昨年、運転免許証を返納したこともあり、今のバスがなくなれば非常に困ります。所要時間もかかり、運賃も上がる新ルート（案）には反対です。
163	東部	箕面へ行くのに山ろく線だと20分ぐらいで行けるからすごく良かったのに、171号線へ出るルートでは時間がかかりすぎるのではないですか？山麓線ルートを残して下さい。
164	東部	○箕面市は東西に長い地形で鉄道駅は箕面駅しかなく、交通の不便（特に東西の交通）な市であることは資料のとおりである。
		○北大阪急行線の延長に伴う2新駅の新設は、箕面市全体の交通網の改善のみならず、これを起爆剤として大きく発展する構想が必要であるが市の具体案がない。
		○大阪市内と直結する箕面駅、今回の箕面茅野駅を中心にバスセンターを作りここから箕面市全体にバス網が放射状に定期的に発着し商業地区を発展させることが必要。また東の栗生団地は駅ではないがバスセンターとしての機能が必要。
		○コミュニティバスは今のようない距離をチンタラチンタラ走るのではなく、各バスセンターを起点として主として東西を走るバスとの連動で縦方向の小回りの利く走行を考えるべし。
		○箕面市の活性化のためには、箕面茅野駅にバスセンターを設置しここからバス網を網羅するのが重要である。
165	東部	○栗生間谷から箕面駅や箕面市民病院に通っていますが、箕面駅の便が少なく、病院もゆずるバスは長時間かかり不便です。今度の案は更に時間が掛かる案になっていて不満です。
		○SDGsの方針に沿って、箕面市は率先して脱炭素社会を目指してほしい。交通の面では、小まわりのきく電気バスを有効的に使い、自家用車ではなく、公共交通により、活発な市民活動が出来る様に計画してほしい。☆この様なことで箕面の誇りを増やしてほしいです。
166	東部	萱野駅ができた為に箕面へ行くのが不便になり、萱野までも時間がかかりそうで現状のまんまの方がまだ増し！新駅まで早く到着できるように何とか路線を増やすように考えていただきたい！
167	東部	毎日それじゃなくても本数が少なくて、学校の行き帰りが大変なのに、箕面まで行くのに時間かかるようにするのはどう考えてもおかしいと思う。（私だけでなく、間谷住宅から山麓線に毎日乗る人は、小学生から高齢と幅広く、多数います。）それなら、その新たなルートと今ある山麓線両方ありにするようにした方がいいと思う。それが新しいルートとして箕面萱野駅行きを作るかのどちらかにしてほしい！（間谷住宅発の。）
168	東部	②箕面行は今のままで良いです。（わざわざ遠まわりして箕面に行く事はない。時間、料金も上がりメリットなし！）
169	東部	「北大阪急行延伸に伴い、箕面市内のバス路線が見直され大変便利になります！」と前市長も言われていましたので、期待して楽しみにしておりましたが、この度のルート案にはがっかりしました。便利になるところか、箕面行きに至っては今までより不便になるとは…。間谷住宅はモノレール彩都西駅が近くにあるから便利！と見られがちですが、実際には彩都西駅までのバスが通っている訳でもなく、坂道を登り下りして徒歩だと30分近くかかり、通勤通学で利用する方もかなり少なく、ほとんどの方が北千里・千里中央行きのバスを利用されていると思われます。しかし、間谷住宅―千里中央までのバス所要時間は40分～45分ほどかかり、国道が渋滞すれば1時間かかります。この不便さを新しいバスルートが解決してくれると、心待ちにしていました。箕面市内で東部に位置する間谷地区住民の市内中央（かやの中央駅・箕面駅）へのアクセスをもっと良くしてほしいです。 ●現行の箕面行き（山麓線を通るルート）はくささないで下さい！ ●千里中央行きの本数を減らしてでも間谷住宅―かやの中央行き（山麓線ルート）を1時間に1本でも良いので作って下さい！かやの中央―間谷住宅のルートは、阪大後地の施設へのアクセスとしても今後便利になるのではないのでしょうか。
170	東部	現行の箕面行きバス重宝しておりますが、171号線まわりの箕面行きルートがせめて20分以内の間隔で運行されるのであれば時間がかかっても譲歩します。
171	東部	今まで車に乗っていたのですが、年令と共に乗るのをやめました。不便でも千里中央、箕面行と何とかバスが通っていたのですが、学校がなくなり、又、今度バス路線が変更されるらしく、だんだん間谷住宅は不便になってきました。特に箕面に住んでいながら箕面に買物が不便で外の市へお金をおとさなくてはなりません。それでは一向に箕面の発展がありません。地下鉄延長でも間谷住宅には何の恩恵も上げません。陸のことうです。せめて箕面に行く直行便をくささないで下さい。阪急電車に乗りたくても便がなく乗れません。それと箕面駅前通りももっと活気のある町にして下さい。
172	東部	提言 ルート（主なバス停のみ）直通便 間谷住宅⇒宮の前⇒栗生団地⇒青松園前⇒白鳥北⇒箕面萱野駅⇒…⇒箕面駅
		せっかく新しい駅が出来るのに間谷住宅の住民は不便なままのバスルートに納得いきません。現行の千里中央行きの内間谷住宅―栗生団地をそのまま山麓線を通して白鳥から箕面萱野駅に行くルートを望みます。

No.	地域	意見
173	東部	◎間谷住宅→粟生団地→白鳥→箕面萱野駅 箕面市は箕面市民に通勤、通学、買物等に便利で喜んでもらえるバスルートを考えてほしいです。 ◎箕面駅行きは現行のルートでいいです。
174	東部	○新たなルート案ですと箕面駅までの利用時間も長く、通学、通勤、おけいご事に利用している人達にとっても受け入れられない案です。時間的ロスが大きすぎます。 ○間谷住宅では高齢化が進み、これから一層進むことになり、自動車の運転も不可能になる人が増加し、唯一の交通機関はバスしかありません。間谷住宅の過疎化が進むのではと危惧します。何卒熟慮くださいますようお願い致します。折角地下鉄の新駅が出来るのに何の恩恵も受けず、利用しにくいといふことはばかっています。
175	東部	○間谷住宅も高齢化になってきています。最寄りの駅に行くのにバスを利用しないと行けないので所要時間が長いと高齢者にはすごく苦痛になります。今までどおりをお願いします。
176	東部	間谷住宅から171号線を経由せず、箕面萱野駅への直行便を希望します。案によりますと時間がかかりすぎます。また1時間に一本では始発駅のメリットがありません。よろしく再考願います。
177	東部	◎新駅を皆が利用しようと思わなければ箕面の将来の展望、活性化がみえてこない。その意味でも萱野新駅へのアクセスは重要な事です。 ◎彩都南も開発され間谷住宅以外の方々も利用されています。①の千里中央行きはルート変わらずとなっていますが減便されているのではないのでしょうか。 ◎箕面駅行きルートは粟生団地から多く本数が出ています。間谷住宅のバスも粟生団地を通過しますので、粟生団地発の数を171号線から今宮経由にしては如何ですか。
178	東部	現行の山麓線経由の間谷住宅→箕面駅ルートの存続は必須です。北大阪急行線が延伸して、その恩恵を一番感じるのは、もし、間谷住宅→箕面萱野駅への直通便orシャトルバスでの直行が新設される事です。Q'sモールで楽しむのはもとより、このルートがあれば千里中央や梅田方面ともつながり、一気に行動範囲が広がり、便利になります。 この間谷住宅も入居が始まってから45年が経過し、当時は自家用車で移動していた人達も、いまでは公共交通に頼るしか移動手段のない人がふえています。どうぞ御一考下さい。
179	東部	・千里中央行き直通便がほしい。 ・箕面萱野行き直通便がほしい。 ・箕面駅までの所要時間、運賃を見直してほしい。 ・通勤、通学する人にとって住みにくい場所になってしまう。
180	東部	1. 間谷住宅から阪急箕面駅への直通バス路線をなくすことは絶対に反対です。間谷住宅が出来てから約50年、阪急箕面駅は地下鉄では行けない池田、川西、方面、梅田、神戸方面へも最短時間で安価です。ずっと住みついている（不便だが良好地）。箕面市民の足を地下鉄が延びたからといって市民の足をもぎとるようなことはしないで欲しい。新しいルートの箕面駅行きの真中の5駅を回って箕面駅へいくようなことを考えたのはどこの誰ですか。たとえ、どんな赤字路線になろうともどんな理由もない、許すことのできない案です。最低限何をけずっても山ろく線の直通バス路線を残すことが当然であり、強く要望する。あらゆる手段を使ってでも存続できるよう行動したいと思っています。
181	東部	年を重ね、車を手離し、バスを利用したいと思う人が増えてくる状況で、バスの便が悪くなるのは大変困ります。私もこれからは、バスを利用しないと生活出来ない一人です。折角新駅が出来るのなら、短時間で駅まで行けるルートにして下さい。また、箕面駅行きも大事です。時間がかかり、運賃まで上がるのは困ります。便利になるどころか悪くなるのでは新駅の設定の意味がありません。 住民の足の利便性を一番考えて決めて下さい。
182	東部	北大阪急行延伸後の間谷住宅からのバスルートは、せっかく最寄りの駅となる箕面萱野駅へのアクセスが非常に悪く、間谷住宅に住む者にとって、何のメリットもありません。 171号線の経由で遠回りな上、本数もほとんどなく、わざわざ最寄りではない千里中央までバスでいかざるおえなくなるのは非常に不便です。 171号線を経由しないルートの箕面萱野駅⇔間谷住宅の増便を検討いただきたいと思います。 間谷住宅も世代交代がはげしく、働きざかりの世帯も多いと思います。
183	東部	①千里中央行き 間谷住宅→山麓線～白鳥→箕面萱野駅（キューズモール？）→箕面船場阪大前駅→千里中央駅の新しいルート希望します。 ※北千里駅経由とは別に新しい路線を作ってほしいです。 ②現状のままを希望します+本数を増やしてほしいです。 現在箕面駅まで30分で行けるので、今回の（案）は遠回りの上、時間もかかり運賃も高くなるので、現在1時間に1本で不便なので、現状のルートのまませめて2本～3本に増やしてほしいです。宜しくお願い致します。
184	東部	箕面駅近くに住んでいましたが、交通の便もよくて助かりました。粟生間谷住宅に移り住んでとても住環境もよく気に入っています。交通手段もバスを利用することも多くなり、本数の少ないのにびっくりしましたが、それにも慣れてきました。 箕面駅方面に買い物に出かける回数も週に4・5回利用しています。今の時間帯とバスの本数も少ない事も止むなしと考えます。これ以上減らす事のない事を希望します。
185	東部	ここ数年の箕面行政はとても偏っている様に思えます。阪大が移転、市の管轄になり、門は酷く閉鎖され、彩都西駅への道は利用不能になりました。いろいろな施設を萱野・船場に集中するのであれば、どこからでも利用しやすいように交通網を整へるべきだと思います。その観点から○箕面駅行きルートはそのままにして、間谷から萱野行きの新ルートを開設してほしい。（時間的にも運賃の面でも不便になるので。） ○彩都から千里中央、萱野方面へのバスを間谷住宅経由としてほしい（日に数本でも） ※豊中市等では、すみずみまでバスが走っていて、市内同一賃金となっているようですが、どうか老人の生活●をうばわめようによろしく配慮下さい。（●部分は表記を読み取れず）

No.	地域	意見
186	東部	間谷住宅のバス路線 今回の路線見直しで間谷住民にとって、萱野中央駅が出来たメリットは全く見られません。それは、萱野中央に最短の直行便が無いからです、その上箕面駅に行くのに要する時間が倍ほど掛かると事です。 そこで提案があります。それは団地には千里中央からの便が現在のままなのか？それが廃止されて、萱野中央からになるのか判りませんが、必ず萱野中央から団地に行く便は出来るでしょう。それを間谷住宅まで延伸して下さい、北大阪急行も延伸したのでから、延伸は可能でしょう、又は間谷住宅から団地まで（阪急バスやオレンジバス利用）行けば（バス乗り継ぎ券を利用して）萱野中央や箕面駅に行く便に乗り換える事が出来るようにして下さい。
187	東部	私は車の運転はしますが、箕面行は必ず阪急バスを利用しています。箕面滝道への散歩、友達の家を訪問するetc. 様々ですが、バスで行きます。最短距離でとても良いと思っています。 せめて一日に何便かこのルートを残して欲しいと切に願います。よろしくお願い致します。
188	東部	・遠回りとなり、所要時間も長くなる。 ・箕面萱野駅には用事がない。 ・箕面市なのに、箕面に行きにくい。 今より不便になることは望まない。反対！
189	東部	現在は間谷住宅の住民のバス利用者は確かに少いかもかもしれません。が、その理由としてはそもそも間谷住宅から北千里へのミディバス廃止により20分で最寄りの駅へ行けたのが大型バスへの変更で時間がかかるようになった上、数年毎の減便で益々不便になった事があげられます。 そして住民のマイカー利用率が上がりましたが、もう少し先を見て頂きたいです。今、原時点でマイカーを運転している人達がもう少し高齢になった時にこのバスの不便さでは、どこへ行くにも時間がかかりすぎて益々陸の孤島となってしまいます。住民の今からの事も見据えた上での新ルート計画をお願い致します。便利になると必ず乗車率が上がると思います。 ※追伸 茨木―彩都線もどうして「みまさか」や「アヤマ」の辺りで停車してくれないのでしょうか。あの辺りに止まってくれたら間谷に帰れるのに…。
190	東部	☆コロナ禍なので乗客が少ない→という現状をちゃんと考慮して下さい。 ☆間谷住宅→山麓線→箕面駅の現行を失くさず、②案の追加にして頂きたい。 ☆萱野地区はバス便（ゆずるバスも含め）非常に便利ですのにこちらの1時間に1本しかないバスを萱野・今宮（徒歩で行ける地域）方面へ巡回させる必要はないでしょう。 ☆その上パブリックコメントの会議も萱野では日曜昼間行われる。あちらは反対が出るはずもない地区で、全く今回の案をスムーズに決定させる意図ミエミエです。 ☆阪急バスと粘って交渉して下さいさる様切にお願い致します。
191	東部	間谷住宅の住人ですが…… ①大阪大学外国語学部が3月から廃校になり、阪急バスの間谷住宅へのバスの本数が減ったので、非常に不便である。 ②千里中央、北千里からの阪急バスが、栗生団地経由または、栗生団地止まりが多いのに比べ、間谷住宅直行便が少な過ぎる。 ③箕面萱野駅ができた場合は、間谷住宅から白島経由ノ直行便が欲しい。 ④彩都住宅の人口も多く増加しているので、間谷住宅と彩都の住宅の便利な運行計画をして欲しい。 ④高齢者運賃で間谷住宅から箕面茅野駅への通常運賃を割引運賃にして欲しい。 ⑤ただただ、大阪市内への、アクセスを、出来る限り、便利にして欲しい。
192	東部	最寄の阪急北千里駅から阪急電車が延長され、住宅近くに駅が出来るという事で阪急間谷住宅を購入し生活をして来ましたが。実際は1時間にバスが1本という不便な生活を車の生活を余儀なく、車の免許を取り生活をして来ましたが、後期高齢者となり近いうちに免許を返上し、公共交通機関を利用させて頂こうと思っていた矢先に、箕面駅まで、今迄の倍以上の時間がかかる路線変更。高齢者にとって体力、気力、経済力等衰えてきた年寄には少し酷な事です。せめて現状維持をお願いしたいと思います。
193	東部	箕面駅に行くのに時間がかかりすぎるようになる。
194	東部	私達にとって大へん不便になることです。今まで通りよろしくお願いします。
195	中部	（素案）を一通り拝見しました。綿密な検討に敬意を呈します。バス運転手の不足と労務費の増加が、バスの増便、路線の維持・拡大を困難にしていることはよく分かりました。しかし、市民の高齢化が進む中、特に坂道が多い箕面市では、公共バスはますます重要になります。北大阪急行が延伸されても、事情は何ら変わりません。この問題を解決するには、自動運転バスを導入するのがよいと思うのですが、素案には含まれていなかったように思い、このコメントを提出します。自動車の自動運転技術は急速に進歩しています。完全自動運転には、まだ問題が残っていますが、低中速の路線バスの完全無人自動運行は、技術的には、すでに完成しているようです。複数の方式があるようです。コストも今後急速に低下すると思われます。自動運転の利用を含まない中長期計画は、あり得ないと考えます。ぜひご検討ください。高齢者の自動運転免許の維持は困難になっています。公共バスは必須です。高齢者が自動運転自家用車を利用できるようになるのは、まだ先になるでしょう。

No.	地域	意見
196	北部	箕面森町線に対する意見です。 私は千里中央でフルタイム勤務、現在2歳児を保育園に入れています。第2子妊娠中ですが、来年4月からもフルタイム勤務予定です。 以下の理由により、箕面森町⇄千里中央までの直行便の継続を強く希望します。 ① 保育園の送迎があるため、直行便がなくなると出勤時間、保育園の迎えに間に合わなくなる。間に合わせようとすると、保育園の延長料金を支払うか、時短勤務をせざるを得なくなり、どちらを選択しても家計がマイナスになる。 バスが箕面萱野駅止まりとなり、千里中央駅までバス⇄電車の乗り換えとなる場合、乗り換え時間、電車到着時間、各駅の停車時間を考えると、これまでかかっていたバス乗車時間よりもさらに長い時間がかかることと思います。これまで直行便があることで、フルタイムでもぎりぎり迎えに間に合い、園に延長料金を払わずに勤務出来てきました。 ② 千里中央までの交通費が高くなる。 箕面有料道路を通るため、バスの現在の運賃は、白鳥駅（萱野中央駅付近）で降りても、千里中央で降りても420円です。しかし、萱野中央駅で乗り換えとなると、新たに電車代がかかってきます。千里中央で買い物をしたり、大阪モノレールに乗り換えることを考えると、ただでさえ高かったバス代に加えて千里中央⇄萱野中央間の余計な費用が掛かり、箕面森町ルートを使う人にとっては不利益が生じていると思います。
197	中部	お世話になっております。検討された関係各位に敬意を表します。 箕面萱野駅の開業に合わせて、都市計画道路として、萱野東西線、国文都市4号線、芝如意谷線（萱野東西線以南）も完成しているという時点での計画だと理解しております。 今後、箕面コミュニティバスについてもバブコメがあると聞いております。阪急バスとコミュニティバスの役割分担については、ちょっとだけ記載しました。また、運賃体系やサービスレベルについては、次のバブコメ時に意見を出すものだと思っておりますが、やはりちょっとだけ記載しています。 以下コメントです。 1) 箕面市の自動車依存率が高いことへの対策は無いのでしょうか。 環境配慮と安心安全、それに公共交通機関の利用促進という点から、例えば、小学校区や自治会、団地等でのカーシェアや安全対策車の普及のための施策などは考えられないでしょうか。 2) 現行の白鳥線に、箕面駅行きの彩都線と北大阪ネオポリス線、（仮）粟生・萱野線が加わることにについて。 箕面駅から白鳥バス停間の狭い道のバス通過回数が過大にならないようにお願いします。特に、通勤・通学時間帯の通過頻度が気になります。増えすぎないように調整できますか。 3) 現行市立病院前を通る路線は、箕面中央線と白鳥線の市立病院前経由の19番系統（箕面駅発千里中央行き）だけです。通勤者にとっては、阪急バス路線の方が良いのかと思います。通院者は、コミュニティバスが担うという役割分担になるのでしょうか。 4) 箕面中央線の箕面萱野駅行き、（仮）箕面小野原線、如意谷線については、社会実験区間としてきちんと検討していただきたいと思います。ただし、箕面中央線は循環ではなく、石橋駅と箕面萱野駅の往復運転として、運行回数を増やした方が良いのではないのでしょうか。 5) 短すぎることになる路線（再編後の白鳥線や如意谷線）は均一運賃にはなじまない気がします。 6) 新設される路線、廃止される路線については、よくわかりません。現行のままの路線については、あまり意見はありません。ただ、石橋駅から茨木駅までの路線の中に箕面萱野駅を通すことはできないでしょうか。 7) 箕面萱野駅周辺の交通渋滞が起こりにくいバス停の配置と、進入・出発経路の検討をお願いします。乗り換えの接続性や通路、要する時間（障害者も含めて）にもよりしくお願いします。 以上です。 意見を出すにあたり、自分の経験の他、以下の資料を参考にしました。 市民説明会資料 箕面市地域公共交通計画（素案）の方向性について 箕面市、地域公共交通活性化協議会 事業環境について 阪急バス 図書館の本 阪急バス BUSJAPAN HANDBOOK SERIES 市内循環バス（2010/9/1運行開始） 箕面市地域公共交通活性化協議会 阪急バス 成功するコミュニティバス 中部地域公共交通研究会
198	東部	路線の改正案を拝見しました。 現在、粟生間谷地区から千里中央駅までバスを使用しています。 粟生間谷地区から箕面萱野駅までは ①（仮）粟生・萱野線 ② 彩都線 の2経路を使用する内容を確認しました。 以下、確認させて頂いた内容を踏まえた上で意見を提言させて頂きます。 ① 千里中央行きの粟生団地線は継続と内容ですが、箕面萱野駅開業後は、千里中央にバスで出る頻度は少なくなり箕面萱野駅へ出る頻度が多くなると思います。 （仮）粟生・萱野線の本数を現在の粟生団地線と同等としてもらい、箕面萱野駅行きの 本数を充実させ、通勤通学に使用できるようお願いします。 ② 彩都線の本数を増やしてもらいたい。 （仮）粟生・萱野線と合わせて、粟生間谷地区から箕面萱野駅へのアクセスの充実を図っていただきたい。
199	西部	・自宅最寄り駅との移動が想定していないように思え、市内移動には使いつらいままである。これは自動車分担率が減少しない要因の一つとなっている。大阪市営バスのように乗り継ぎを無料に（または割引）すること、鉄道駅以外の結節点での乗り換え時間を短くするなどの工夫で利用者の利便性を向上させるべきである。 ・市内移動が不便である点に関して、東西を貫く主要路線である石橋線と箕面萱野駅の接続が必要と考える。迂回等が発生するなどの事情はわかるが、潜在利用者を失うことになる。 ・改変路線はゆずるバスの路線とあわせて検討すべきではないだろうか。
200	東部	○171号線を経由するので箕面萱野駅や箕面駅までかなり遠回り ○現状では朝夕は1時間に2本、日中は1時間に1本で本数が少ない。（バスの本数や運行時間、料金は箕面市から示されていない） ○箕面市が実施したアンケートでは約8割の住民が山麓線を経由した箕面萱野駅へのアクセスを希望していたと聞いているが、その声を軽視している。
		・現在の変更後ルートでは、千里中央行きと箕面駅行きのルートにかなりの重複が見られ路線網として適切でない。

No.	地域	意見
201	東部	・北大阪急行延伸によるメリットが享受できない。これまで通り千里中央行きのバスを利用することになり、粟生間谷地域にも他地域と同様の利便性が生まれるようにして欲しい。 ・山麓線ルートが達成・実現されないならモノレール新駅建設を急いで欲しい。 ☆この変更案が通るなら、市行政、市議会、市長の粟生間谷地域への姿勢を疑う。
202	東部	「間谷住宅入口」から阪急バスを利用しています。箕面萱野駅までのルートが山麓線経由ではなく、171号線今宮交差点を北上する、かなり遠回りのルートであることを知り、間谷住民にとっては最悪の案だと思いました。箕面行きも171号線ルートに変更され、増々不便な状況になってしまいます。箕面行き、千里中央行きとも、新設される箕面萱野駅まで、最短の山麓線経由を切に希望します。よろしくお願いします！
203	東部	○間谷住宅から箕面駅行バスルート案について、反対。 1. 箕面駅行は現行でも本数が少なく、マイカーで行かざるを得なかったが、新しいルート案は遠回りで費用が高くなりそうでより利用しづらい。 2. 箕面市が実施したアンケートで約8割の住民が山麓線を経由した箕面萱野駅へのアクセスを希望と聞いているがその声を軽視している。 3. 多額の税金を費やして延伸するのだから、どの地域からも箕面萱野駅へ直行出来る様全住民に恩恵が当たる様にすべき。
204	東部	モノレール川合駅、都市計画道路、山の口川合地区のまちづくりの進捗と合わせて総合的に判断できる様に説明会を開催して欲しい。
205	東部	北大阪急行延伸に合わせて千里中央行き、変更後の箕面駅行きに加えて現在の箕面行きを新駅経由させ3路線全体で調整してはどうでしょうか。
206	東部	○（仮）粟生・萱野線について ・市が実施したアンケート結果では、約8割の地域住民が山麓線を経由する直通便を希望していたと聞いているが、再編ルート案に反映されていない。 ・現行案では、箕面萱野駅を利用しようとする通勤・通学者にとっては、豊川住宅前等を経由するため、遠回りであり時間もかかるなど利用者の利便性が考慮されていない。 ・再編ルート案の作成にあたっては、採算面だけでなく地域住民の利便性を重視して検討いただきたい。（バスルート上にない地域についても考慮する。） ・（仮）箕面小野原線の社会実験をしの費用負担で実施するとのことであるが、アンケート結果で約8割の地域住民が山麓線を経由する直通便を希望する（仮）粟生・萱野線についても検討いただきたい。 ○その他 ・パブリックコメントの提出にあたっては、ルート案だけではなくバスの運行本数・時間や料金等の概要が提示されないとコメントのしようがない。 ・パブリックコメントについて、広報誌やホームページ記載するだけではなく、事前に地元自治会等で説明会などを行ったうえ意見を求めるようにしてほしい。
		私は箕面市森町の住人です。箕面市の発展のために日夜ご尽力いただきありがとうございます。住みやすい町作りをしてきている箕面市やkすよに感謝申し上げます。 私は、主に箕面森町線のバスについて、住民の観点から意見・提言等を申し上げます。よろしくお願いします。 以下、新駅とは北大阪急行の終点となる箕面萱野駅を指しています。 ①新駅から箕面森町までのバス乗車時間を可能な限り短縮すべきと思う。道路事情や信号の周期等もあり時間通りにはいかないと思うが、少なくとも公の（バス時刻表上）乗車時間は、一番短い時間（一番スムーズに走行できる時間）を見積もるべきと思う。今はかなり余裕を持ったバス時刻になっている。 箕面有料道路のトンネル区間が約6km、指定速度が60kmなので、トンネル通過は約6分である。箕面地区センターから箕面有料道路の入口まで約3km、時速40kmで走行したとして、約4～5分なので、森町地区センターから新駅までノンストップであれば11～12分程度で運行できる。グーグルマップは、地区センターから有料道路入口まで7分と表示されるが…実際はこんなにかからない。グーグルマップでバスの時刻表を作っているのでは？と思う。乗降客を見ると、「森町中3丁目、森町中2丁目、森町地区センター、とどろみの森学園前」の森町内は多数の乗客が乗降するが、それでも1分あれば十分である。朝のラッシュ時、バス内が満員で（立ち客もいる中で）千里中央駅で全員が降車するのに1分あれば十分であった。（1分もかからず、49秒であった。実測済み）中止々路美と止々路美南は、多くて3～4人なので、1分もかからない。双方合わせて30秒で十分である。 また現在、森町中3丁目から森町地区センターまでの所要時間が、「5分」でバス時刻が作成されているが、いつも森町地区センターで時間調整をしている。5分もかからないし、少しずつ時間を削れば、無理なく短縮できる。たかが1.2分と思うかも知れないが、バス利用者からすると、最寄り駅からバス19分とバス21分では大きな違いがある。特に住宅購入時には、バス所要時間が20分を超えると検索等の検討材料にひっきりなくなくなる。新駅（御堂筋線につながる始発駅）を拠点に、箕面市内どこでもバス20分圏内となれば、箕面森町の利便性が格段に良くなり、人を招致しやすくなる。 都市再生特別措置法第81条に定められた居住誘導区域である箕面森町に人が多く移住してくれば、土地の価値も上がり、箕面市の価値も上がり、箕面全体の利益につながる。新駅は、箕面有料道路トンネルを出たらすぐで、渋滞区間もないため、もっと短縮できると思う。理想は、新駅から箕面森町線の終点である箕面森町近隣公園前までを20分で結べれば、森町全体がバスで20分圏内に入る。とどろみの森学園前、森町地区センターは15分未満で新駅へ到着となる。 箕面森町は、静かな環境で広めの一戸建てを購入したい層が来るが、その時に候補地となるのが、池田市伏屋台、川西市清和台等、豊能の光風台・ときわ台あたりとなる。伏屋台も清和台等もバスで約20分なので、料金はさておき、バス乗車時間が終点まで20分以内（森町地区センターまで15分未満）となれば、森町は箕面市のネームバリューもあり、また町自体が新しく、行政が町並みを綺麗に整備してくれているので人気が爆発的に上がると思う。現在も箕面森町線の乗客は、若い現役世代が多い。今後も、「いかに継続して現役世代を招致するか」が重要だと思う。現役世代が入ってこない、税金も増えない。現役世代が入ってくるタイミングが、住宅購入時であるが、バス乗車時間が20分超えとなると、先ほど記載したようにインターネットの検索にも入ってこず、そもそも検討の余地すらなくなる。以上から、できる限り、新駅―箕面森町間のバス乗車時間を短くすべきと思う。もちろん、道路事情や信号の周期によって、遅れることも多々あるだろうが、それはまた別の話で、一番スムーズに走行できる時間でバス時刻を作成して欲しい。定刻より早く出発されては困るが、定刻より遅いは致し方ない。電車が定刻より遅れて怒る人はいるが、バスが遅れて怒る人はいない。信号や渋滞があるのが分かっているの。 ②現在、「森町から千里中央行きのバス」で、始発が森町地区センターのバスがあるが、これを朝のラッシュ時以外、全て森町中3丁目、2丁目を通る（森町一周する）バスになれば便利になる。朝のラッシュ時は、乗車定員の関係があるので、「森町地区センター発のバス」と「森町地区センター通過のバス」があるのは素晴らしい配慮だと思うが、ラッシュ時以外の閑散時間帯（昼間・夕方等）は、少しでも多くの乗客を確保するためにも、森町中3丁目、2丁目を経由して（森町を1周して）利便性を高めるのがいいと思う。1周しても5分程度しか変わらないので、それほどバス会社にも負担にならないのではないと思う。

No.	地域	意見
207	北部	③新駅から箕面森町行きバスの終点を全車「箕面森町近隣公園前」にすれば利便性が向上する。現在は、朝の時間帯、千里中央から箕面森町行きバスが、箕面地区センター止まりになっており、森町中2丁目、3丁目、箕面森町近隣公園前へは運行していない。平日は朝の6時から8時台、土日は朝の6時から9時台にかけて、全てのバスが地区センター止まりという中途半端な終点設定になっている。朝の乗客は、履正社高校の生徒も多いが、履正社高校のグラウンドへは近隣公園前で降りた方が近いので、需要はかなりのあると思う。また、地区センターで終点となったバスも、そのまま折り返して千里中央へ向かうのではなく、一旦トライアル横の箕面森町出張所の車庫に入庫している。それであれば、箕面森町を1周（森町中2丁目、3丁目を経由）して近隣公園前を終点としても、それほどバス会社に業務負担をかけるとも思えない。
		④「新駅から森町行き」、「森町から新駅行き」いずれも1時間に2本しか運行がない時間帯の場合、30分間隔で運行してもらうと利便性が高まる。今であれば、1時間に2本しかない時間帯で、20分間隔と40分間隔があり、中途半端な待ち時間（間隔）になっている。特段の理由がなければ、統一して30分間隔になれば利便性が上がる。片方に乗り遅れたら40分待ちことがあり、その場合非常に不便なので。
		⑤新駅と阪急電車を結ぶシャトルバスのな路線バス（南海本線堺駅～南海高野線堺東駅を結ぶ南海のシャトルバスのな）があると良い。もし箕面市が拠点性を今までどおり阪急箕面駅付近としたいなら、箕面駅と新駅を結ぶでいいと思う。石橋阪大前までが便利だが、石橋までバスにすると渋滞が激しくなるし、そもそも石橋阪大前駅は池田市になるので、箕面市の発展を考えるなら、箕面駅と新駅を結び、人の流れを作るほうがいい。
		⑥箕面森町や彩都等からのバスは、終点を新駅までとして、千里中央には別途乗り換えが必要にしたほうがいい。千里中央は豊中市なので、人の流れを新駅の箕面市経由にすべきと思う。また、バスを千里中央まで直通にしようとして、新駅を使う人が増えずに、将来的に新駅までの電車の本数が少なくなる恐れがある。すると、新駅への人の流れが少なくなる一店舗等が撤退する等の弊害が出かねないので、バスは新駅止まりとする。ただ、千里中央まで行きたい（モノレールに乗りたい）人もいるであろうから、折衷案として、新駅ー千里中央間のバスは存続させ、乗り換えてもらう。定期所持者であれば、料金は別途からからないので、少し手間がかかるが、理解は得られると思う。今も千里中央ー桃山台間のバスがある。
		⑦新駅から北千里へ向かうバスもあるといいと思う。新駅から阪急箕面と阪急北千里へ向かうバスが共存すると、阪急電車で梅田へ向かう人がバタッティングするのではとも思われるが、そもそも全てのバスを新駅経由とすれば、梅田方面へ向かう人は北大阪急行（御堂筋線）を選択する。
		⑧バス料金は、箕面有料道路があるので420円は妥当と思う。安いに越したことはないが、安くしたために利便性が悪くなるとは本来転倒となる。ただ、新駅を拠点に乗り換えて、さらにバスで他の場所に行くときには、一度箕面森町線で支払った料金をそのまま適用してもらい、その後支払わなくていいシステムにならないだろうか。例えば森町地区センターから新駅で乗り換えて、さらに箕面市役所方面へ行くとき、今であれば2回料金支払いがあり、420+220円で640円かかる。同一市内間を移動するだけでこの料金は高く感じる。箕面市のホームページに掲載されている、「箕面市地域公共交通計画（素案）の方向性について」の中で、箕面市民は、近隣市と比べて自動車利用が1.6倍多いとあったが、これは東西のバス便の利便性が悪いこともさることながら、料金の問題もあると思う。先の2度払いで往復すると、箕面森町から市役所へ行くのに千円を率に超える。箕面市の資料にあったように、今であれば、箕面市役所へ行く人は公共機関ではなく、車を使うことが多くなる。なので、現金以外の支払い(hanica等)であれば、420円支払えば、その後一定時間内で乗り換える時(1時間、2時間内であれば追加料金不要でいいと思う。その時間があれば、新駅の商店街をまわろうかという気にもなり、客も増える)は別途の料金が不要になると乗客が増えると思う。定期所持者（主に朝夕の利用者）は、森町ー新駅420円区間の定期があれば、その後の乗り換え乗車も同じ定期で乗れるので、それとの不均衡もなくすと、平日昼間・土日の利用者が増えると思う。定期を購入する層の人数は限界があるし、利用が朝夕に集中するので、それ以外の時間帯である土日・平日昼間の一時利用者をいかに車からバスに移ってもらうかが大事だと思う。
		⑨中止々路美バス停で、「池田駅行きバス」と「森町から新駅行きバス」の乗り継ぎを良くして欲しい。（これでも最短になる時間帯がある。）逆に、池田駅から希望ヶ丘へ行くバスについても、中止々路美バス停で、「新駅から森町行きバス」との乗り継ぎ時間を短縮させ、利便性を向上させて欲しい。池田駅から希望ヶ丘へ行くバスは1時間に1本しかないで、せめて乗り継ぎが良くなれば便利になると思う。中止々路美から千里中央まで25分、中止々路美から池田まで30分でうまく乗り継ぎができれば池田に行きたい人もいると思う。
		⑩・箕面森町地区センターと能勢電鉄ときわ台駅のリレー便 ・箕面森町地区センターから嵐山行きバス も、新駅からのバス、逆に森町中3丁目、森町中2丁目を經由し、森町を1周して新駅へ向かうバスとの乗り換えがスムーズに行くようにしたら、もっと乗客が増えると思う。今も、地区センターの駐輪場には、豊能ナンバーの原付が多数止まっているし、車で迎えに来る人もおり、おそらく豊能の住民ではないかと思う。豊能にはコンビニも少ないので、バスを降りて、そのまま地区センターバス停横のコンビニに寄ってくれたり、地区センターの病院に通ってくれたら、箕面市にとっても良いと思う。
		⑪新駅建設をきっかけとして、箕面市をますます発展させるには、人の流れを作ることだと思う。箕面市南部の居住誘導区域は、開発できるところは開発され尽くしている感があり、これ以上人口が増える余裕(場所的キャパシティ)が少ないので、今後現役世代の人口を増やして活気がある町作りをするには、まだ大きく開発の余地は(場所)がある箕面森町(北部地域)が適していると思う。ただ人口が減少している中で、人を集めるには(特に現役世代)、ある程度の利便性が必要と思う。 隣の池田市で人気の五月ヶ丘や緑丘等でも、バスを使うと最寄り駅から10～15分かかる。バスで最寄り駅（しかも大阪の大動脈である御堂筋線につながる始発駅）まで15分圏内であれば、必ず現役世代の目に止まり、需要が増える。需要が増えれば街がさらに発展し、箕面市全体が発展する。
		⑫阪急バスは、本当によく工夫してくれていると思う。例えば、千里中央から箕面森町行きバスは、途中の白鳥で乗ることはできるが、降りることはできない。これは、近距離の乗客と中止々路美以北の乗客の棲み分けに役だっており、箕面森町線に止々路美以北の乗客が乗れないことを防いでくれている。また、バスの座席も、近距離バスと違って、箕面森町線のバスは座席数が多い。近距離バスの前列は、1人席が左右2列だが、箕面森町線は2人席が左右2列になっている。その分、前部の通路スペースは狭くなるが、箕面有料道路を通るので速度が出るので安全のためでもあり、また乗車時間が長くなるためでもあると思うが、素晴らしい配慮だと思う。
208	東部	最後に、今後、国道423号が綺麗に整備されて池田方面に出やすくなれば、なお公共交通が往来しやすくなり、人が増え人気が上がると思う。今のネックは、北部から南部へ行くのに箕面有料道路以外、舗装された走りやすい道がないことがある。箕面有料道路は、有料でも渋滞なく速く楽に移動したい層に需要があるし、有料のままで良いと思うが、これに代わる運転しやすい(バイパス的な走行しやすい)道路がない。そのため、危険物を積載した車が通れないため、ガソリンスタンドがないし、路線バス等の大型バスも通りにくいので、これが解消できるバイパス的な道路ができれば、なお人が集まると思う。 現在は、箕面市の区間は綺麗に舗装されているが、その先の池田市が全く手つかずになっており秘境のようにになっている。バス等が走行するには道路が狭すぎて、また崖が急であるため乗客として怖い時がある。日頃の維持管理は、機関委任事務として府が担当しているかと思うが、大幅な改良となれば、国道なので国の管轄と思われる。池田市にとっても、先につながる亀岡市にとっても意味あることなので、何とか綺麗に走りやすく整備して欲しい。 箕面市全域にバス網を作り、新駅を中心とした活性化を図るのなら、まずハード面としてバスが走行しやすく、渋滞が起きにくい道路が不可欠である。その点、川西能勢口駅を拠点にバス網が発達している川西市のやり方が参考になると思う。川西市の鶯台・萩原台・清和台等が発展したのも、川西能勢口駅につながるバイパスができて、それに伴いバス路線が発達したからと聞いている。川西市のバイパスを運行するバスは、朝タラッシュ時、3分間隔で運行している。卵が先か鶏が先かの話になるが、これだけ便利になれば、人が増えると思う。それには、バイパスなみの走りやすい道が必要だと思う。 以上よろしくご検討願います。最後まで読んでいただきありがとうございます。
		○北急延伸に伴う公共交通計画として「箕面萱野」を基点としてルート設定するのは当然のことかも知れないが、現行の栗生間谷方面から箕面駅の山麓線ルートの見直し（廃止）には反対です。
		○「箕面萱野」から箕面駅のルートとして桜通りに集中させるのは現在の道路幅員、交通量を考えると相当な渋滞、道路混雑が想定されます。その為にも山麓線ルートは維持すべきと考えます。 ○東西交通の課題解決には「箕面萱野」への集中だけに限定せず現在の利用状況、利便性、時間短縮などを総合的に考えて対処して頂きたい。

No.	地域	意見
209	東部	東部ちくの格差拡大に懸念有り。今でも東西の行き来は不便にもかかわらず、（特に本数も有るし、1時間に1本もない時間帯有り）北急延伸で千里中央の足も不便になるのは（本数なし）は、どうかと思うし、北千里回りも不便であるし、バスの運賃は倍になっても、総額が増えれば「市民が乗る足」ではない。「特別料金」はいくらにするのか？勤め人も交通費が全額出来る訳はないし、「早くつける今のバスが廃止」となれば、全くの「不便にしかない」。「便利になるのは西部市民」だけで「東部市民」は人力を見るしかない。いつも分かる様なHP作りをして欲しい。今のHPは「赤字」しか見えないとマイナスしか見えない。「東部市民」が得をする様な事はないのかと思うし、延伸で「不便しか感じない」のは「失敗」しかないし、「格差の大きい東部市民」に栓する案は反対だった。
210	東部	☆市民の生活を守るバス路線を増便して下さい。 阪急バスとゆずるバスは私たちの粟生団地では生活に必要なバス路線です。箕面山麓線は箕面駅に行くためのバスです。廃止にしないで下さい。今でも一時間に一本でゆずるバスと同じ時間の出発時間です。30分に1本に増便していただきたい。すべての路線を箕面萱野駅に集中するのではなく箕面市内を循環する、東西をむすび箕面市内での充実できるバス路線にしていきたいと思います。 ☆公共交通の充実、彩都西駅、豊川駅、北千里駅、千里中央駅、箕面駅、箕面萱野駅、船場駅に往復できるバス路線充実して下さい。
211	東部	・新駅を利用したいが、バス路線再編案を拝見した限り、間谷住宅発のバスは北千里駅に行くのと時間的に変わらないと思い、残念です。山麓線を残して、そちらに新駅を経由する形にしてほしいです。（再編案では、新駅を利用しづらい為） ・もし山麓線廃止が変わらないのであれば、新駅～箕面駅行きの間谷住宅発のバスが粟生団地を経由するのを減らしてほしいです。 ・間谷住宅のバスが不便になり、悲しいです。
212	東部	乗る人が少ない時間帯もありますが、利用している者にとっては、絶対必要です。増便もお願いしたいです。
213	東部	間谷住宅に住んでからずっとバスを利用しています。間谷から千里中央へのバスルートは現行のままとした計画案を見てがっかりしています。なぜ速く便利な箕面萱野駅に行かないのですか？通勤、通学を考えた時次のバスルートを希望します。 間谷住宅→粟生団地→白鳥北→箕面萱野駅 箕面市地域公共交通活性化協議会の方々も一度現行のバス路線に乗ってみて下さい。机上では私達は何を望んでいるのかわからないと思います。箕面市全体の事でずから自治体の意見も取り入れて下さい。
214	西部	意見提言 私は箕面市民として、新駅や新しい図書館、ホール等の利用を楽しみにしていました。しかし、箕面～千里中央間の阪急バスが廃止と聞き及び、箕面船場阪大前駅に行くのに箕面駅から箕面萱野駅で阪急バスを降り、北大阪急行でひと駅電車に乗る必要性が生まれる、とのこと。あまりにも北急を利用しろという強引なやり方にただただ絶句いたしました。 北急延伸は梅田方面へ行く人のための利便性、および、箕面へ人を呼び込むためだけのものなのでしょうか。箕面～千里中央間のバス利用者は千中の先へ行く人ばかりではありません。船場北橋、船場南橋で降車する人たちも多くなります。皆、箕面市民です。そういう形で箕面駅～千里中央の阪急バス路線を利用してきている箕面市民のことを考えてもらえませんか。 バス利用者はお年寄りが多くいます。今後箕面市立病院が船場阪大前に移ったら尚更です。箕面駅から市立病院まで直通バスを出していただけるのでしょうか。足腰が弱ったお年寄りは乗り物の乗り降りはなかなか大変ですよ。 延伸によって便利になるところか、全く逆です！箕面駅～千里中央間の阪急バス廃止に大反対です！
215	中部	1. このような大事なことは各地区毎の代表者による説明会を開催して頂きたい。 2. 資料23頁のあいまいな表現は訂正して頂きたい。これまでの説明では千里中央から箕面駅に急行バスがあるような表現であるが、急行バスは「如意谷線」に朝3本、夕方4本あるのが実体である。 3. OD調査結果（25頁～31頁）について アンケートの調査日は、路線、ダイヤと調査した日を示して頂きたい。 4. 「如意谷線」の存続について 「如意谷線の利用者はマンションに限っても「ルミナス箕面の森」、「如意谷住宅」、「ライオンズマンション」及び「コスモフォレスト箕面」があり、その周辺にも多くの戸建てが存在する。これらのマンションの住民は高齢化も進み、令和7年頃は公共交通機関に頼る数が膨大となると予想する。又、アサンプション国際の生徒及び教師並びに職員も利用されておられる。「如意谷線」の存続を強く望むものである。」以上
216	中部	現在如意谷線を日常的に利用させて頂き、約30年が過ぎました。終の棲家となるであろうルミナスに在住。ドアートウードアの利便性の高い環境に身を置き、年を重ねて、車を手離してからの老後生活を突き進んでおります。令和5年の北大阪急行延伸新駅開業に供い、公共交通計画にて、“如意谷線が一定期間の社会実験を実施し、その利用実態に応じて路線の存廃や路線のあり方を検討する”とありますが、我々高齢者のみならずこれからの子供達、社会人達へのことも勘案して、“住み良い箕面”を存続させて頂きたく、今現在より住みにくくならない様な公共交通の確保、充実を切に提言させて頂きます。
217	中部	・30数年ルミナス箕面の森に住んでおり、車の運転はしないのでずっと阪急バスを利用しています。坂道も多いので自転車も利用していませんので如意谷線は必須です。スーパーへもバスを利用しています。 ・一定期間の実験実施ですが、コロナ禍で自粛している方もおり、今は正確な数字は出ないのではないのでしょうか。
218	中部	如意谷線を利用しているルミナスの住人です。山の上のマンションを入手する時に、バス停が目の前にあること、コープがあることで、気持が動きました。それから30年余りが経ち、高令になり、夫は高令者用定期（ゆずる乗用）を買って、バスを利用して、行動範囲を広げられてのおかげで、元気に過ごすことができています。（コロナで今は自粛してます）又、我が家の息子は、知的障害があります。阪急バスが大好きで、皆の持つてくる定期にあこがれ、買うことになってから、30年近くなります。どこから耳にして、バスが通らなくなるかもしれないと、すいぶん心配してパニックになりそうです。どうか裏切らないで下さい。高令化する私達住人の為にも、ぜひ、存続させて頂けますよう、お願いいたします！
219	西部	○今回の箕面市地域公共交通計画（素案）のパブリックコメントは、路線バスの意見募集をしているが、オレンジゆずるバスの再編はどうなのか教えて欲しい。 ○オレンジゆずるバスの再編を検討する時は、もっと利用者にとって利用しやすいバスとなるように抜本的な検討が必要ではないでしょうか。
220	市外	○今回の箕面市地域公共交通計画（素案）のパブリックコメントは、路線バスのルートに絞って意見募集をしているが、路線バスを利用している人間としては、本数や運賃、ダイヤなどの条件についても、合わせて教えて欲しい。 ○箕面市地域公共交通計画（素案）に位置付けて、路線バスのルート再編を計画的にすることはいいことだが、ルート再編の後、ルートや運賃、ダイヤなども含めて実際の利用実態や利用者・市民の声をしっかり聞きながら柔軟に対応してほしい。
221	東部	箕面市が住みたい町1位とか新聞等で報道されるが私にはその実感が無い。その最大の理由は交通網の未整備がある。大阪中心部へ通勤、通学するのに阪急バスを利用する他手段はない。特に箕面市東部粟生間谷地区は従来より、交通網整備延伸新駅2駅設置の工事が進捗しており、それに伴ない粟生間谷地区のバス網もより便利になると期待していたが、これでは陸の孤島に逆もどりである。猛省を促したい。

No.	地域	意見
222	東部	バス路線の件で1つ申し上げたいと思います。箕面市粟生間谷地区は、今現在、学生の為のワンルームが約2,000室あります。現在、粟生間谷から船場方面へ引っ越しもしないで、バスで船場校へ通学している方が、結構おられます。学校側もバス通学可としており、このままでは粟生間谷に学生さんも住めなくなり、住民もバス路線を利用する事も少なくなって、出かける機会を失います。学生さんは、夜遅くまで研究しており、最終バスの時間も千里中央発を学生さんの為に夜11時位までにしてほしいです。ルートはこのようにしてもらえると住民はもっと住みよくなります。 彩都西駅⇨山ノ口⇨宮ノ前⇨粟生団地⇨白島北⇨新箕面萱野駅⇨船場阪大キャンパス前⇨千里中央
223	中部	箕面市に住んでいます。後の住処にと8年前にルミナスを購入しました。仕事も千里中央にあり、バスの本数は少ないがバス停も近い環境に満足しております。還厩を迎えたので仕事をするのはあと少しかと思いますが、それでもバスがなくなるのはどこにいくにも不自由になります。仕事、買い物や病院への通院、その他の全ての外出にバスを使っています。 ルミナスから新駅までは歩くとけっこうな距離がありますし、夜は道も暗く人通りも少なく不安です。夏は暑く、冬は道路が凍結することもあります。体力があり元気なうちはなんとかなりますが、歳をとっていくにつれ辛くなることが予想できます。 バスの路線の存続はこの辺りの住民にとっての命綱ではないでしょうか。不便なところに人は集まらないでしょう。今と同じ形でなくてもいいですが、路線の存続を強く希望します。個人的には箕面駅と新駅のどちらにでもいける路線ができればいいな、と思いますが地域住民の意見を広く聞いていただき、より住み良い街になることを望みます。
224	中部	箕面市に住んでいます。普段の通勤などには車を使っておりバスを使うことはありません。それでも、休日の外出や、酒を飲む予定のある時はバスを使います。 今後バスの路線が廃止され、それらがタクシーを使うということになり、けっこうな出費になります。仕事を続けられているうちはいいですが…高齢者の交通事故のニュースなどを目にとると、車の運転もいつまで続けられるか考えます。 今の家を買った時には、路線や時間の変更はあるにしても、バスがなくなるとは思ってもなかったので、老後の生活設計に大きな狂いを感じます。今と違う形であっても、バスの存続はしていただきたいです。
225	北部	森町に住居を構えるきっかけとしては、千里中央までバス一本の直通で行ける事がメリットだったからです。 しかし、バスルート再編にもない、直通バスがなくなると乗り換えが発生し、大変困ります。当初は職場へのルートとして、乗り換えルート有りの彩都や茨木市なども候補としてありました。 他の市に住むのと同様に、乗り換えが多くなるのであれば、森町に住むメリットがなくなってしまいます。生活が不便になる為、他市へのすまい変更も視野に入りたいと思います。
226	中部	仕事が市内なので、通勤にバスを使います。バスの路線が廃止されるなら、不便なので引越すと思います。 たぐさんの税金を使って、工期も延長して立派な駅ができて、バスがなくなるなら、駅はできない方がよかったです。 バス路線の再編をするのであれば、箕面駅にも新駅にも行きやすい環境ができればいいと思います。
227	中部	資料を見させて頂きました。 私はルミナスに住んでおり阪急バス如意谷線を利用しております、 新経路案には「如意谷線は、一定期間の社会実験を実施します」と有りますが社会実験（何を計測するのか書かれていませんが、多分乗車数を見るのではないかと思います） ルミナスは出来て30年以上が経ち高齢化してきています、 周りの人も高齢化で運転免許を返納する人が増え車を手放し管理組合では駐車場の空きも問題になってきているほどです。運転免許を返納する方はバスに頼ることを選択しているのです。 また資料には「駅からの徒歩/自転車道の比較」では新駅が出来、単純に駅からの距離で円を描き比較していますが、ルミナスには急な坂が有り高齢者にはとても自転車/徒歩では新駅までいけません。 表面的な数字だけで評価するのではなく、実態も考慮して新案をご検討ください。 もし廃線されれば本当に「廃捨て山」になってしまいます 阪急バス如意谷線の存続をお願いします。
228	西部	箕面駅から千里中央行き20,19番線のバス路線（通称桜通を通る）の危険性の解決について 状況と解決案：このバス路線（通称桜通り）は道幅が非常に狭く、歩道はなく（一部の片側にはあるが、車椅子は通れずすれ違うことすら出来ない）、対面通行なのに中央線は全くなく、バスが対面通行することは著しく危険です。それなのに、総合都市計画に含まれていないこの道路にバス、タクシー、自家用車、ミニバイク、自転車などが集中し、近隣住民、特に高齢者（杖や手押し車を使っている人が多い）や子供たち（幼児を含む。すぐ近くに北小学校がある）や車椅子の人たちや妊婦さんたちの命を脅かしています。また、裏道として東西および南部方面からの通り抜けの車が著しく多く、行楽シーズンのみならず日常的に交通渋滞を起こしています。 以前は大型車両の通行は禁止されており、大型バスは通行できませんでしたが、また、山麓線ができるまでの間だけ一時的に「小型」バスを走らせるとの説明でした。しかし路線が変更されることなく、バスは大型化さえ、極めて危険なバス通りになっています。 昭和30年代から箕面川に新たに橋を渡し用地買収を続けて、新堀方面から現在の萱野中央方面へ道路を通すべく工事が進んでいますが、途中に段差と柵が設けられ、車が通行できなくなり、最近には、ついに道路拡幅計画も政治的に廃止（中断）されました。 その結果、その地域の住民も含めて全ての自動車、バス、ミニバイク、自転車、人がこのバス通りに集中し、地域住民の命を脅かしています。 鉄道延伸後は、箕面駅、新堀、池田方面から箕面萱野駅に向かう車がおそらくすべてこの道路に集中し、さらに事故と渋滞を激増させ、今以上に高齢者や妊婦・子供・身障者が住めない町になることが予想されます。
		もしこの道にバスを通すのなら、 （1）一般車両の通行を原則全面禁止し、バス（小型）、タクシーだけの道路とする （2）歩道と自転車レーンをつけて、車道は一方通行にし各交差点ごとに一時停止を設ける （3）南方面からこの道路への一般車両の進入・退出を全面禁止し、また箕面駅方面からのバス（小型）・タクシー以外の一般車両の進入・退出も禁止する （4）東西線と萱野中央を結ぶ道路計画案を復活させて、本来の計画道路にバスを通す。 などの措置が必要と考えます。是非、ご検討をお願いします。 この数年、この道路に面した閑静な住宅地（元は桜通の名の通り美しい桜並木の通りでした）からは、転出する家が相次ぎ空き地化が進んでいます。地下鉄延伸前に今の状況を解決しなければ、事故のさらなる多発、交通渋滞の日常化が進みます。 何卒よろしく、解決をお願いします。
229	中部	箕面萱野駅を基点に路線バスの再編を目指すことは理解できるが、北急と路線バスではそもそも利用目的が異なります。現在ある路線は絶対に存続してほしいです。通勤、通学は北急の延伸によって利便性が増し、サービス向上につながるが、そのどちらにもあてはまらない人達にとっては、却って不便になるのではと、危惧しています。車がない人達にとって、千里まで一本で行ける路線バスは通院や買物等に必要不可欠な「足」なのです。引越してきて30年、免許も返納し、足腰も弱りました。とても荷物を抱えてこの坂を登り下りすることはできません。私達の足を奪わないで下さい。バスの赤字が一因であるなら税金の投入を検討して公共交通を守っていただきたいです。これまで日本を支えてきた高齢者達に冷たい政策ではないでしょうか。ゆずるバスでは、路線バスのカバリーはできないと思います。目的に応じて交通機関を選択できることは住民サービスの向上に役立つことはあって不利にはならないと思います。ぜひ、存続していただきたいです。
230	東部	①鉄道新設駅周辺の方々にとっては、開発による資産価値向上や、交通至便となり、主要公共施設も新設され、大きなメリットを受けますが、外輪部は蚊帳の外です。利益の再配分はどうあるべきかを俯瞰的に考えて頂きたいと思います。 小野原東はモノレール豊川駅・小野原西は阪急北千早が徒歩圏内であるにも拘らず、萱野中央と船場阪大前の2駅に阪急バスが通る予定ですが、粟生新家や粟生外院は徒歩圏内の駅もなく、船場の公共施設に行くにもバスと電車を乗り継いでいかなくてはならないとなると、とても不便です。今回予定の箕面小野原線に付加して頂きたい。突然廃止されるようなオレンジゆずバスで補充することは看過できません。 今回の公共交通計画の素案はH29年のアンケート結果をもとに作成ということですが、数少ないアンケートだけで全体像を推し量ることは拙速なことだと思います。地域により人口密度や年齢層も違いますが、時点修正も必要です。物言わない有識者も沢山おられると思いますが、多くの人たちの意見に聞く耳を傾ける事が大切だと思います。 船場付近の整備が進むにつれ、私たちの地域は益々取り残されていくと、ひしひしと感じる昨今です。不便さを解消して頂き市民全員が住み良い街にしたいと思っています。 ②北大阪急行電車の終電時に利用できるバス便を運航してほしい。 以上
231	北部	森町近隣公園前より市役所、箕面駅、できればスカイアリーナを経由する直行バスを運行してほしいです。こちらに行くのに白島か千里中央で乗り替えないといけなくして乗り替えの時間も降りてから乗り替える時間がとても悪くすぐ待たないといけない時が多いです。

No.	地域	意見
232	中部	如意谷の団地、阪急バス85系統の沿線に住んでいます。今回の改正案について2点お願いしたいと思います。1点目に、箕面山麓線の白鳥北以西の区間について、バス空白地帯が生じる可能性が高いかと思います。これに代えて箕面駅から東進する路線が新設される見込みとのことですが、当該区間は道幅が狭く、さらに南の都市計画道は廃止されており、道路事情が改善される見込みは薄いように思います。如意谷の団地群は勾配の急な土地に立地しており、身体の不自由な方はもとより、働き盛りの人間であっても、毎日上り下りするのはつらいエリアであると言えます。例えば地理院地図で調べると、如意谷バス停とルミナス四番街バス停では標高差が60m近く、ここを徒歩で通え、というのは、バス交通のあるべき姿とは言えず、ラストワンマイルが極めて厳しい環境になってしまいます。如意谷団地群は山麓線からも一段高く立地しており、また数年後には、85系統沿線には老人ホームの新築計画も進んでいます。公共交通のニーズは上がっていくエリアです。また85系統の沿線にはバス通学を伴う私立学校も立地しており、これらのことから、本来は社会実験によらずとも当然に路線が維持されるべき区間だと考えます。しかしながら、何らかの理由で社会実験により存続を検討するような事態に瀕しているのであれば、現在の状況、社会実験を行う理由と目的、社会実験の結果として判断される基準値等について、地元自治会に対して具体的かつ明確に示していただくとともに、自治会や沿線の法人とはコミュニケーションを密にし、地域住民が理解し納得できるような形で進めていただけますよう、切にお願いを申し上げます。 2点目に、新市立病院へのアクセスとして、箕面船場阪大前駅からの徒歩ではやや遠い面もあると思います。箕面萱野駅が終点となるバスのうち一部を、新市民病院前まで行き過ぎて運行するような運行形態を検討すれば、市民にとってさらに便利な交通機関になるのではないのでしょうか。オレンジゆずるバスは便利ですが、阪急阪急バスとは断絶した交通手段です。あくまでいずれも事業者としてのバスにより、各路線とも運行を維持するべきだと考えます。
233	北部	私の職場は千里中央にあり、森町―千里中央のバス直通便があることが、住居決定時の大きな要因でした。子供が成長し、高校に通う頃には森町は少し不便ですが、千里中央までの直通便があれば、千里中央からバスで豊中方面へ、モノレールで吹田方面へも行けるので良いかな、とも思っていました。しかし、萱野までのバスルートになってしまうと、私としては森町―萱野―千里中央で乗り換えが1回増え、余分な移動時間や交通費が増えてしまうことになり、多大な負担となります。今までの生活のあり方を変え、不便性が増すルート再編には反対です。森町―千里中央の直通便だけでも残していただけないでしょうか？
234	中部	《意見》 ・箕面山麓線を廃止し、彩都線・北大阪ネオポリス線を箕面駅発着如意谷経由に再編し、（仮）粟生・萱野線を新設するのは、彩都・止々呂美や、小野原・外院の里から箕面駅へのアクセスが良くなり、また、箕面今宮線を守る方が府道9号線より需要が見込めるため賛成である。 ・箕面中央線と（仮）箕面小野原線で箕面萱野駅を設定するのは、箕面萱野駅のターミナルとしての機能が向上し、西部・東部地域の利用者の利便性も上がるので実施すべきだと思う。 《提言》 ・箕面北千里間（箕面駅-如意谷-箕面萱野駅-今宮-北千里駅）のバス路線新設。箕面北千里間を公共交通機関で移動するとすると、乗換が少なくとも1回あり、運賃も直線距離から考えると高額で、所要時間も40～50分かかり、非常に不便である。本数は最低2本/時、できれば4本/時が望ましい。 ・白鳥線の市立病院前経由千里中央の存続。市立病院が箕面船場阪大前駅前に移転してから存廃を判断するべきであり、移転するまでは、通院している方、お見舞いに行く方のために、現在と同じ1本/時で運行を続けるべきである。 ・箕面中央線を箕面駅経由に経路変更。西部地域から箕面駅への利便性向上だけでなく、阪北線大幅減便により、日中オレンジゆずるバスのみになり、不便になった箕面駅箕面市役所間の利便性も向上する。 ・運賃高額化対策。箕面萱野千里中央間が廃止されてしまう白鳥線・如意谷線・箕面森町線は、市が補助金を出し、ICカード限定で乗継割引を設定し、今までと同額で千里中央に行けるようにするべきである。
235	中部	バス路線再編案について、如意谷線の実証実験に対する意見です。この路線は、ライオンズマンション、如意谷住宅、ルミナス箕面の森、という3つの集合住宅の住民が利用しています。そのほとんどが高齢化しております。立地としても急な坂が大きな負担となっています。このような状況において、実証実験の結果により存続の有無を決めるということ自体が、現状を理解されていないように思えます。また住民の多くは千里中央駅周辺の百貨店、銀行等を多く利用しています。すべてが萱野中央駅から北大阪急行を利用するとすると交通費が大きな負担となります。上記の通り、如意谷3・4丁目の住民人口、利用目的等から実証実験を経ることなく、この路線の存続が望まれます。結論として、千里中央からルミナス箕面の森、山手公園、如意谷住宅前の循環の従来路線の存続を希望するものであります。
236	西部	1. 現状認識と今後の生活様式の変化について ①今後箕面市でも2025年問題が目の前に迫っており、団塊の世代が後期高齢を迎える。車を手放す人が多くなり、その人たちは通勤に大阪市内に通うより、ほとんどが箕面市周辺で日常を過ごすことが多くなる。 ②コロナ禍の中、オンラインでの活動が増え、またベッドタウンの箕面市から大阪市内への通勤というこれまでの行動パターンが大きく変わることが予想される。 2. 公共交通の利用の変化 計画では萱野中央を基点として、路線バスを走らせることになっている。地下鉄の延伸で大阪市内への所要時間は短くなるかもしれないが、大阪市内へよりも箕面市内での市民の足の確保を考える必要がある。そのためには路線バスだけでなく、いわゆるオレンジゆずるバスとの組み合わせを想定した計画が必要である。そしてその結果として、路線バスを利用する人が増えることを期待します。 3 具体的な路線について ①山麓線のバスルート廃止と桜通りのバスルート増便について 箕面市ではかつて、山麓部に東西に幅広い道路を作り、狭い現在の桜通りの路線バスをそちらに移す計画だったと聞いている。しかし、現実には箕面駅前から桜通りを通して、新御堂に入り、千里中央のバスが走っている。道路拡幅ができず、現在でもバスがすれ違うときには、待機している状況である。一方長年の懸案だった、箕面市の東西を結ぶバス路線が山麓線を通ることになった。今回、この広い道路のバス路線を廃止し、現在の桜通りに3ルートのバスを走らせるという素案には納得できない。歩道が部分的にしま整備されておらず、歩行者が安心して歩けないだけでなく、ますます渋滞を招くことが予想される。 ②箕面の山麓部の交通 如意谷住宅には社会的実験が計画されているが、ルミナスや青松園など、車を前提とした住宅開発された地域はいずれも南北にかなりの高低差があり、車をあきらめた高齢者が、家に閉じこもることなく、市民として活動を続けるためには、移動の自由が保障されなくてはならない。 4. 計画の策定の進め方について そのための公共交通を整備は住民と一緒に計画すべきで、今回の素案の後、各地域に入っていくという交通手段とルートを想定すべきが問題提起しながら、市民参加で考える検討会をたちあげてほしい。そうしてこそ、身近なバスとして市民に愛される交通機関になるのではないのでしょうか？ 以上

No.	地域	意見
237	西部	本案（「箕面市地域公共交通計画（素案）の方向性について」）は「0D調査結果の分析」（p. 26）で、「現状の箕面市内を運行するバス路線において、乗降者数が最も多いのは千里中央」であることを明らかにしています。また、北大阪急行に新設予定の「箕面船場阪大前」駅が、阪大外国語学部と、それに併設される市立図書館、生涯教育センター、文化ホールに加えて、移転予定の市立病院をもその周辺に集めて、市民生活の全般にわたる一大拠点になることを想定していることは言うまでもありません。にもかかわらず「バス路線再編案」では、「白島線・如意谷線・箕面森町線は、箕面萱野駅止まりの路線とします」（p. 35）として、現在は千里中央まで運行して市民生活にとって欠かせぬ足となっている路線を廃止し、新設予定の「箕面萱野駅」で必ず北大阪急行線に乗り換えることを強要することを計画しています。 これは、(1) 千里中央に行くためには必ず「箕面萱野駅」で乗り換えざるを得ないという煩を市民にかけ、さらに (2) 「箕面萱野ー千里中央」間の運賃を現行に追加して担わせるという経済的負担を市民に課するという点で、市民の多くに負担を押し付けるきわめて弊害の多い案であると言わざるを得ません。 とりわけ、先にも述べたように新設予定の「箕面船場阪大前」周辺は、吹田市に属する千里中央ではなく、箕面市自身が建設を計画している一大プロジェクトの中心をなす地域です。にもかかわらずそこを通過する、現在は存在するバス路線（現在は「新千里北橋」バス停で利用可能）を廃止し、「箕面萱野」から「箕面船場阪大前」まで必ず北大阪急行に乗り換えざるを得ない状態を作り出すなど、ハッキリ言って「悪質」としか言いようのない案です。 以上の理由によって、この案には絶対に同意することができません。
238	中部	・バス利用者へのアンケートについて一バス路線再編後の利用意向を把握し基礎資料とするとありますが、どんな再編ルートを示してアンケートを取っているのか・アンケート調査期間も平成29年と古い・アンケート結果も分かりにくいです。アンケートについて説明会では、再度行うことはないと言われてましたが、最近は特に社会状況の変化も激しく、利用者の考えも変わっていると思いますので、もう一度アンケートを実施してほしいです。 ・白島線は不要とか、山麓線を走らせた方が良いと言う意見も有りましたが、やはり今宮線の道を通る方が何かと便利だと思います。 ・東西の繋がりが新駅で乗り継ぐ事で便利になるとの事ですが、乗り継ぐ事による時間的、金銭的負担が大きいです。是非とも山麓線を西（箕面駅）から東（栗生団地方面）のバスルートは残してほしいです。 ・箕面駅より西部方面が取り残されているようです、箕面中央線が箕面萱野駅まで伸びるのは、良いことだと思います。 ・説明会に於いて、道路状況の現状を訴える参加者が意見した時、担当ではないとの返事だったのですが、バスルートと道路・交通状況は同時に考えないといけないのだと思います。お互いに情報交換して進めてください。そして、次回説明会の時は、担当の局、課、室の方だけではなく、少しでも交通、道路環境に携わっていれば、その方々の出席も希望します。
239	西部	①市の道路計画とバス路線等との総合的な計画が見えない。これまでに建設された道路は（ここ20数年内に）いくつかあるが、その道路をもっと活用することを考えないと、市の財政の無駄であり、市民の納得が得られない。 ②これまでの道路計画で一部道路が完成している所があるので、それを必ず使うことが最も重要である。一部分的に道路々線が変わったにしても、<u>出来上った道路を活用することが、財政的に負担を増やさないで可能。</u>
240	中部	この再編で唯一の箕面駅への路線バス19・20番が千里中央からかやの中央まで区間廃止となるようです。（市立病院前・船場北橋バス停利用）このパブコメでは路線バスのみの検討となっていますので、オレンジバス、北急への乗りつぎについてふれられていません。バス利用者としては廃止後にオレンジバスの増便が担保される事、乗りつぎによる料金割引があるのかがとても気になることです。他地方ですでにこの計画が実施されているところもあり、地方自治体が運営するコミュニティーバスの料金から乗り継ぎを引いて支払うところもあるようです。他色々あるようです。それにしましても、阪急バスとオレンジバスを使った場合440円ですね。北急の運賃は分かっていますが、それにしても高くなります。 パブコメ資料のP37に「箕面中央線は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。」とあります。きつと運賃とのかね合いから千里中央から乗りたい方、千里中央に用事のある方もおられるはず。かなりの人数の方々が乗車されているバス路線です。選択肢をうばっていませんか。 確かに経営の事もあるかと思いますが、それでもこれから自動車依存率の高い箕面市が低減させていく最善策とは思えません。又、運転免許返納に際して、交通手段が確保充実していることが条件となるはず。私は返納をしばらく延期します。道路を含めての交通網が開発のみで車に依存しなくても良い生活が出来る交通手段の整備の不確かさがあつたのではないのでしょうか。 再度、市民生活を保証するバス路線を再考し、交通の遮断なく往来出来る事をのぞみで検討いただけますことを願っています。
241	市外	栗生団地線をいつも利用していますが、国立循環器病センターが移転してからは利用者が減っており、バス路線もなくなるのではないかと不安でしたが、再編案でも今の栗生団地線の色々なルートが残ることになっており安心しました。 ただ、本数などについては、今後検討するとのことですが、色々なルートに本数が分散すると、利用しにくくなるので、出来るだけ便利になるようお願いします。