

「新たなバス交通の運行計画（案案）に対する主な意見と考え方」

	主な意見	考え方
運行 ル ー ト	①松寿荘に乗り入れてほしい。 (45件)	・新たなバスは、買い物などに利用できる一般乗合バスとなるため、道路運送法の運行許可を受ける必要があり、国・警察等関係機関と協議した結果、安全上の問題から松寿荘への乗り入れが困難となったものです。 ・運行ルートは、各種調査や市民説明会での意見等も踏まえて検討してきたもので、松寿荘を利用される方々の利便性や安全性も考慮し、施設から近い歩道のある幹線道路にバス停を設置する予定です。 ・また、バス停の快適性を向上させるために上屋（屋根）やベンチを設けることも検討しています。
	②バス停を増やしてほしい。 (7件)	・バス停は各種調査や市民説明会での意見等を踏まえ、既存のバス停を活用するとともに、バス停勢圏（バス停までの距離）を考慮して、新規バス停も51箇所設置する予定です。 ・バス停の増設は、効率的・効果的な運行及び、運行ルートに影響することから、実証運行を実施して、評価・見直し基準に基づき、利用状況や市民意向を踏まえて、運行ルート、バス停も含めた運行サービスの見直しの中で検討することになります。
	③東部北コースが萱野中央、市立病院等を経由して箕面駅に行くのは時間がかかり不便である。 (3件)	・運行ルートは新たなバスと阪急バスが競争し、どちらかのバスが衰退するのではなく、役割分担し市内バス交通の利便性向上を目指す必要があることから、阪急バスは鉄道駅への交通、新たなバスは市内移動の生活交通と、主な役割を分担しました。 ・そのため、東部北地区から箕面駅へのバス交通は、阪急バスの箕面山麓線の往復便を充実する方向で検討が進められています。 ・新たなバスの東部北ルートは、生活交通として、市民意向が多いかやの中央、市立病院、市役所を経由し、箕面駅周辺及び箕面駅に行くルートとしました。
	④運行ルートの狭く、運行上支障が生じないか。 (1件)	・運行ルートは、実際にバスを運行させて、運行上支障が生じないか確認するとともに、道路管理者や警察と協議して設定しています。 ・運行にあたっては、安全対策について道路管理者、警と連携を図り、安全で円滑な運行に努めていく考えです。

⑤粟生間谷地区は粟生団地ターミナルを起点としたループバスでカバーするべきである。 (1件)	・運行ルートは、生活交通として各エリアから市民意向が多い目的地に対して、直通又は乗り継ぎにするのか、検討を積み重ねてきました。 ・東部北ルートでは、市立病院、松寿荘、かやの中央、市役所、箕面駅（周辺）を目的地とし、乗り継ぎ抵抗が強いことから、直通のルートを設定しました。 ・効率的・効果的な運行として、乗り継ぎも一つの有効手段でもあることから、実証運行を実施して、評価・見直し基準に基づき、利用状況や市民意向も踏まえて、運行ルート等の運行サービスの見直しを検討します。
⑥箕面森町は便利になるが、止々呂美地区は切り捨てでよいのか。 (1件)	・止々呂美地区や箕面森町の北部地域におけるバスによる市内移動は、各種調査や市民説明会での意見等を踏まえ、阪急バスの箕面森町線と連携を図り、かやの中央で新たなバスとの乗り継ぎ割引を導入し市内移動の利便性向上を図るものです。 ・なお、阪急バスの箕面森町線は、中止々呂美及び止々呂美南のバス停も設定されています。
⑦市立病院・玄関近くまで乗り入れてほしい。 (1件)	・市立病院への乗り入れは、各種調査や市民説明会での意見等でも市民意向は非常に多く、市立病院玄関近くの場所に既に設置されているバス停予定場所に乗り入れる予定です。
⑧市立病院への乗り入れを北側夜間出入り口とできないか。 (騒音、排ガス、事故、停滞) (1件)	・市立病院への乗り入れルートは、各種調査や市民説明会での意見等を踏まえ、検討を積み重ね効率的・効果的なルートを選定したものです。 ・運行にあたっては、低排出ガスで騒音規制適合の小型バスを運行するとともに、事故や交通停滞が生じないように安全対策について道路管理者・警察と連携を図り、安全で円滑な運行に努めていく考えです。
⑨萱野地区内の狭隘な道路を通行する理由は。 (1件)	・萱野地区内の運行ルートは、市の公共施設やバス停勢圏（バス停までの距離）を考慮して、各種調査や市民説明会での意見等を踏まえ、検討を積み重ね効率的・効果的なルートを選定したものです。 ・運行ルートは、実際にバスを運行させて、運行上支障が生じないか確認するとともに、道路管理者や警察と協議して設定しています。 ・運行にあたっては、安全対策について道路管理者、警察と連携を図り、安全で円滑な運行に努めていく考えです。

	主な意見	考え方
運行内容	①中部ルートを両回りにしてほしい。 (20件)	・中部ルートは、道路環境等を踏まえ走行時間の短縮等から右回りの一方向巡回としていますが、市民説明会での市民意見等でも両方向の意見も多くあり、意見が拮抗していました。今回の多数のご意見を踏まえ、左回りも設定し、両方向巡回に見直したいと考えています。 ・便数は増加できないことから、両方向で1時間1便となるため、左回り2時間に1便、右回り2時間に1便となります。 ・また、左回りは、交通規制等から船場地区で運行ルートが増加するため、走行時間は6分増加の54分となります。
	②増便・運行時間の拡大又はメリハリのあるダイヤ編成を。 (5件)	・便数や運行時間は、国の補助金、市負担金、運賃などの収入と運行経費との関係もあり、便数、運行時間だけでなく運行ルートも合わせて検討を積み重ねてきました。 ・そのため、増便や運行時間の拡大は、実証運行を実施して、評価・見直し基準に基づき利用状況や市民意向等を踏まえ、利用者が多い場合等は増便など運行サービスを向上させることができます。 ・運行ダイヤは、バスの台数が関係することから、一部時間帯に集中させることは、難しいと考えられますが、今後、バス事業者と詳細の運行ダイヤ作成時に、メリハリのある運行ダイヤが少しでも可能となるように検討します。
	③バス車両の検討。(優先座席、横向きタイプ、オートマチック、バックカメラ、デザイン) (3件)	・バス車両は、運行する道路幅員やバリアフリー等を考慮して、小型ノンステップバスにする予定です。座席等も含め詳細の仕様は、ご意見を参考にバス事業者と検討します。
	④東部北ルートなど一定方向の巡回のため目的地まで時間がかかる。 (2件)	・巡回方向は、両方向にできないか、検討を積み重ねてきましたが、東部北ルート、西部北ルート、西部南ルートでは、交通規制や道路構造等の道路環境から、同じルートで両方向の運行が困難であること、走行時間が長くなること及びルートが大きく変わり利用しづらくなることなどにより、一方向としたものです。 ・また、一方向巡回となっているのは、各地域内だけであり、目的地となる市役所、市立病院、松寿荘、かやの中央などでは、往復ルートとし、目的地までの走行時間が短縮できるように設定したものです。

	⑤ 1 便の走行時間が長い。 (2 件)	・ 走行時間は、各エリアからできるだけ早く、目的地に行けるように、交通渋滞回避等も考慮したルート設定にしていますが、実証運行を実施して、より一層利用しやすいように運行サービスの見直しを検討します。
	⑥ 3 6 5 日毎日の運行を望む。 (1 件)	・ 各種調査や市民説明会での市民意見等でも、日曜日の運行は意見が多くあることから 3 6 5 日、毎日運行します。
	⑦ 日曜日の運行はやめて、平日ダイヤ充実。 (1 件)	・ 運行日の設定は、各種調査や市民説明会での市民説明会での市民意見等を踏まえ、検討を積み重ね日曜日も運行することにしたものです。 ・ 平日の運行ダイヤの充実は、実証運行を実施して、評価・見直し基準に基づき利用者が多い場合等は、運行サービスを向上させることを検討します。

主な意見		考え方
運賃	①高齢者・低所得者の運賃は安い方が良い。（無料、松寿荘等施設利用者は無料、５０円）（２４件）	・新たなバスは買い物などに利用できる一般の乗合バスとなります。そのため、運賃収入での運行が基本となりますが、市内移動を目的としたバスとなることから、運賃収入だけで運行することは、困難と考えています。 ・そのため、３年間の実証運行期間中は、国の補助金を活用しながら、市の負担や利用者負担（運賃）などの費用負担のあり方を明確にして、本格運行をしたいと考えています。 ・割引運賃は、国の考えである移動制約者（身体的に移動が制約される者）として、障害者、高齢者を対象に導入するので、収支のバランスや平成１９年度に実施したＭバス利用者アンケート調査等の結果などを踏まえ、検討を積み重ねて、基本運賃の半額の１００円に設定したものです。 ・そのため、公共施設利用者に対する割引きはございません。 ・割引運賃などの運賃体系は、実証運行を実施して、評価・見直し基準に基づき、利用状況や市民意向等も踏まえ、利用者が多く、収支が良ければ割引運賃の減額も検討することが可能になります。
	②高齢者の対象をさげてほしい。（６件）	・高齢者の割引運賃対象者は、身体的に移動が制約される年齢や、収支のバランス等について検討を積み重ねて、７０歳以上１００円に設定したものです。 ・割引運賃体系は、実証運行を実施して、評価・見直し基準に基づき、利用状況や市民意向等も踏まえ、利用者が多く、収支が良ければ割引運賃対象者の拡大も検討することが可能になります。
	③基本運賃を１００円に。（２件）	・基本運賃の設定については、国の考え方は、「路線バスと競合する区間がある場合は、当該区間利用者の混乱、路線バス利用者との不公平、そして路線バスの退出が生じないように路線バスの料金体系に配慮した料金を設定することも必要」としている。 ・市民説明会等での意見、収支とのバランス及び支払いやすさなどを検討した結果、阪急バスの運賃より安価な２００円としています。

	④ 1日乗り放題券や阪急バス箕面森町線以外の路線との乗り継ぎ割引の実現。 (2件)	・ 1日乗り放題券は、今後も導入について検討を進めることとしており、実証運行による乗り継ぎ割引の利用状況や市民意見等を踏まえ、収支バランスも考慮しながら、導入の可否を検討したいと考えています。 ・ 阪急バスの箕面森町線以外の路線と新たなバスとの乗り継ぎ割引の導入については、技術的課題等もあることから、今後の課題として引き続き阪急バスと検討・協議を進めたいと考えています。
--	--	---

主な意見		考え方
評価・見直し	①調査方法・時期を明確にして、改善はすぐに。 (2件)	・実証運行を評価・見直しするために、アンケート調査、乗降調査、収支調査等を実施する予定です。 ・調査時期については、実証運行開始時期も含め、今後詳細なスケジュールを協議会で検討して、改善・見直し時期も明確にしたいと考えています。
	②行政の推進的部局と住民参加の組織による改善。 (1件)	・協議会には、行政（国、府、市）、交通事業者、市民団体・NPO、商業関係者など幅広い関係者で構成しています。箕面市も交通担当部局だけでなく、道路、福祉、商工、教育関係者の部局も参画しています。 ・評価・見直しにあたっては、協議会で最終的な改善内容を決めることとなりますが、改善の検討は、市民協働で進める必要があると考えています。
	③利用状況による運行ルート、バス停、運賃の見直し。 (1件)	・運行ルート、バス停などの運行サービスや運賃などの費用負担については、実証運行を実施して、評価・見直し基準に基づき、利用状況、収支状況や市民意見を踏まえ、協議会等で検討のうえ、見直していきます。

	主な意見	考え方
利用促進	①各停留所にわかりやすいルート図や時刻表を設ける。 (3件)	・利用してもらうためには、わかりやすいルート図や時刻表は必要と考えており、市民のみなさんに配布するとともに、バス停留所にも掲示する予定です。
	②各停留所にベンチ、上屋を設置してほしい。 (1件)	・ベンチや上屋は、バス利用者の快適性を確保するためには必要と考えていますが、道路に設置するには、広い歩道であることなど道路管理者、警察の許可条件を満たす必要があります。 ・利用者の多い乗り継ぎ拠点や松寿荘利用者の乗降が予測されるバス停留所での設置を優先的に考えており、道路状況等を調査するとともに、道路管理者や警察との協議を進めます。
	③携帯電話で運行ルートや時刻表が確認できるシステムを作る。 (1件)	・各ルート1時間に1本であることから、バスの運行状況を確認したいとの意見もあり、携帯電話等による運行情報の提供（バスロケーションシステム）の導入を検討しています。 ・時刻表は、ホームページにも掲載する予定ですので、携帯電話からも確認できるようにしたいと考えています。
	④バス停標柱はわかりやすいデザインに。 (1件)	・バス停留所の標柱は、阪急バス停留所と共用する場合は、標柱についても共用することによる経費削減も検討しています。その場合でも、新たなバスの停留所であることもわかるような工夫をしたいと考えています。 ・また、新規のバス停留所については、わかりやすさの工夫をした標柱の設置を検討したいと考えています。

主な意見		考え方
M バスの 継続	①Mバスを継続運行。有料化に 反対。 (14件)	・Mバスは公共施設への移動を目的として、無料の自家用送迎バスとして運行していますが、買い物など自由に利用したいとの多くの要望があったことから、平成19年度にMバス利用者アンケート調査を実施して、利用者の意向を確認してきました。 ・また、Mバスの利用者は、市民の約13%にとどまっており、利用されていない市民は、有料でも気軽に利用したいとの多くの要望があります。 ・そのため、買い物など自由に気軽に利用するには、送迎バスから一般乗合バスになることから、Mバスに代わる「新たなバス」を運行することになったものです。 ・新たなバスは、一般乗合バスとして、運行許可を取得することから運賃が必要となりますが、Mバス利用者の多くが高齢者であることなどを考慮し、高齢者割引運賃を設定しています。 ・新たなバスは、Mバス利用者アンケート調査、市民満足度調査や市民説明会などを踏まえ、多くの市民意向に基づき、日常生活・社会生活の円滑な移動を確保し、市内バス交通の充実を図るもので、ご理解、ご協力をお願いいたします。

主な意見		考え方
その他	①阪急バスの東部地域から箕面駅へ行く便を如意谷住宅へアクセスするよう変更し、利用者の多い時間の増便を行うこと。 (10件)	・新たなバスと阪急バスとは役割分担を行うことを考えており、箕面山麓線は、東部北地域と箕面駅とを結ぶ往復便を充実する方向で検討が進められています。 ・この箕面山麓線の往復便を如意谷住宅に迂回することについては、阪急バスと協議した結果、困難な状況です。 ・そのため、合わせてご意見があった中部ルート of 巡回方向については、ご意見を踏まえ両方向巡回に見直したいと考えています。
	②松寿荘と市立病院等を結ぶ無料のバスが運行できないか。 (3件)	・新たなバスは市立病院と松寿荘近くにバス停留所を設置し運行することから、松寿荘と市立病院を結ぶ無料の送迎バスを運行する予定はございません。
	③計画素案に対して、計画過程の内容をホームページ等で公開してほしい。 (3件)	・これまでの協議会、分科会では、市民説明会や各種アンケート調査の結果を踏まえ、市民協働による計画作成に取り組んできました。その取り組み経過については、箕面市のホームページで公開するとともに、協議会ニュースレターを主要な公共施設に置いています。 ・また、箕面市広報紙に検討経過などを掲載するとともに、Mバス車両にも掲載してきました。
	④松寿荘から直近のバス停間の高齢者への安全対策。 (2件)	・松寿荘からバス停留所までの安全確保について、松寿荘利用者の方々に十分説明するとともに、対策が必要な場合は、道路管理者、警察と連携して安全確保に努めていく考えです。
	⑤市外の鉄道駅などへアクセスする事はできないか。 (2件)	・新たなバス交通は市内移動の円滑な移動を確保し、市内バス交通サービスの充実を図ることが目的であることから、市外は検討対象外となっています。 ・市外の鉄道駅などへのアクセスの充実については、国が、平成20年度に関係者と調査・検討した箕面市の公共交通活性化プログラムに基づきバス事業者等で取組を開始しています。
	⑥国の「地域公共交通づくりハンドブック」の「哲学編、人とまちを幸せにする地域公共交通」も基本理念に加えて検討すべき。 (2件)	・国のハンドブック哲学論も踏まえ、新たなバスの基本的な考えや骨格となる観点（テーマ・コンセプト）を市民協働で議論したうえで、「市民に愛され使いたくなるバス」（安心、便利、元気、連携）に決定し、具体的な運行内容の検討を進め、運行計画（素案）を作成したものです。

⑦運営主体、運行主体は。市直営か運行委託を行うのか。 (1件)	・実施主体（運営主体）は協議会となります。協議会はバス事業者（運行主体）に委託することになります。委託するバス事業者は、協議会で決定します。
⑧実証運行にあたっての費用負担は誰が行うのか。 (1件)	・実証運行にかかる経費は、国、市の補助金等や運賃収入などでまかないます。
⑨行政や交通事業者がもっと利用者の立場になって、情報発信やサービス・提案していく事が重要。現状では意見、提言、要望や情報を行政・交通事業者に伝えにくい状況である。 (1件)	・新たなバスを維持・発展させるには、行政や交通事業者だけでなく、利用者である市民のみならずと共に取り組む必要があると考えています。 ・そのため、協議会・分科会では、多くの市民委員に参画していただくとともに、説明会や情報提供を積極的に行ってきたものです。 ・今後も、実証運行等の実施及び見直しを行うことから、更に積極的な情報提供を実施するだけでなく、利用者である市民のみならずと一緒に取り組んでいきたいと考えています。
⑩松寿荘で説明会を開催してほしい。 (1件)	・新たなバスを実証運行する前に、松寿荘利用者にバス停留所の変更等の具体的な運行内容等を十分周知する必要があると考えていますので、周知方法は施設利用者の意向も踏まえ、今後検討します。