

「市内バス路線の見直し(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7年12月

箕面市

箕面市地域公共交通活性化協議会

「市内バス路線の見直し（素案）」についての市民意見募集の状況【結果概要】

意見募集の状況

- (1) 募集期間 令和7年8月12日（火曜日）から令和7年9月19日（金曜日）
(2) 意見数 52人（個人・団体を含む）・118件

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、新稻、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、稻、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	豊中市、茨木市、豊能町
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】社会実験路線の見直しにすること	① 「箕面山麓線」に関すること	4 件 ・箕面萱野駅止まりの便について不便である。 ・箕面萱野駅を経由せず、栗生・間谷地域～箕面駅を直接結ぶルートを設定してほしい。など
	② 「如意谷線」に関すること	0 件 —
	③ 「小野原東線（箕面船場阪大前駅経由）」に関すること	3 件 ・朝の時間帯に、千里中央から阪急小野原住宅南にとまるバスの本数を増やしてほしい。 ・大阪モノレール「豊川駅」まで運行することで、利便性が向上すると考える。など
	④ 「箕面小野原線」に関すること	6 件 ・減便しないでほしい。 ・新駅や新しくできた文化芸能劇場を利用する為に無くてはならない交通手段である。など
	⑤ 「箕面中央線（新稻系統）」に関すること	3 件 ・循環ルートとなることで、千里中央までの所要時間の増加や吳羽の里方面へのアクセス低下など、不便になる。など
	⑥ 「その他（社会実験路線全般）」に関すること	3 件 ・利用者が少ないといって便数をへらしたりルート変更があるのは不公平だと思う。 ・減便ではなく増便してほしい。など
【2】その他の路線バスにすること	29 件	・千里中央へ行くのに不便になった。 ・バスの運行本数を増便してほしい。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
【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること	① 「ルート」に関すること	17件 ・青ルートについて、東向きルートも箕面萱野駅へアクセスさせてほしい。 ・黄ルートについて、箕面萱野駅へアクセスさせてほしい。など
	② 「便数」に関すること	3件 ・オレンジゆづるバスの終バス時間をもっと遅くしてほしい。 ・オレンジゆづるバスを増便すべき。など
	③ 「ダイヤ」に関すること	4件 ・箕面市立病院発箕面駅方面のバスの発車時間帯が、偏っているので各ルートで均等となるよう改善して欲しい。 ・ゆづるバス間の乗り継ぎの利便性の向上してほしい。など
	④ 「運賃」に関すること	2件 ・阪急十ゆづるバスで1日券500円とすればよい。 ・一部の運賃支払いにおいて、割引が適用できることについて早急に対応すべき。
	⑤ 「その他（利用促進など）」に関すること	8件 ・途中で運行が終了する最終便については、わかりやすく時刻表に表示してほしい。 ・外出して張りのある生活を促し、健康寿命を伸ばすため、高齢化社会に合ったバス運行に力を注いでほしい。など
【4】新規路線に関すること	10件	・大型バスで走行可能なルートとなっているのか疑問。 ・運行時間帯が10時～16時なのは短い。 ・小野原の西側地域についても運行してほしい。など
【5】その他（市内公共交通全般など）	26件	・市外の交通結節点とつなぐことを考えるべき。 ・バス業界の現状を周知し、バス利用に対する意識醸成を行うべき ・バス事業への財政面での抜本的強化を求める。など

「市内バス路線の見直し（素案）」の 主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方

【1】社会実験路線の見直しに関すること

【1－1】箕面山麓線について、箕面駅と東部地域のアクセス向上のため、箕面萱野駅の接続を省略してはどうか。

箕面山麓線の運行ルートについては、バス利用者アンケート結果などによる需要の予測やパブリックコメントでのご意見を踏まえた見直しにより、従来の箕面山麓線をベースに箕面萱野駅から市道箕面今宮線を通り阪急箕面駅へアクセスする旧白島線も包含する形で現在の箕面山麓線として運行しているものとなります。

なお、再編後は需要が不透明であることから「社会実験路線」として運行していましたが、一定期間の収支が確保できたことから令和7年4月から本格運行しています。

また、従来の府道箕面池田線を運行していた箕面山麓線の利用者数は少なく、さらに北大阪急行線延伸に伴うバス利用者の減少も確認されていることから、箕面萱野駅の接続を省略した場合、採算性を確保できない見込みに加え、路線再編後のピーク時間帯において粟生団地方面と箕面萱野駅間や箕面萱野駅と阪急箕面駅間のご利用は多く、箕面萱野駅を経由しないルート設定は既存利用者への影響が大きいため、箕面萱野駅への接続を省略せず、現行ルートのままとしています。

【1－2】箕面中央線の新稻循環系統の運行ルートについて、新稻/桜ヶ丘地域をどのような順で循環するのか。

箕面中央線の新稻循環系統については、朝・昼の時間帯においては、「千里中央⇒新稻⇒桜ヶ丘⇒千里中央」、夕方以降は「千里中央⇒桜ヶ丘⇒新稻⇒千里中央」にて運行予定としており、利用実態に合わせる形で朝は桜ヶ丘から千里中央、夜は千里中央から桜ヶ丘を先に運行することとしています。

【1－3】朝や夕方の運行本数や、深夜便の拡大など増便を行い、利便性の向上につながる見直しを行るべき。

路線バスについては民営の運行事業者が運営しており、将来にわたって持続的に路線を維持していくためには営業路線として成立する必要があります。

運行を拡大すれば、その分運行に必要な経費が必要となり、より多くの利用者が必要となります。いただいたご意見については運行事業者にお伝えいたします。

また、昨今のバス業界については素案P14に記載のとおり、労働時間の規制強化への対応などにより運転士不足が深刻な問題となっており、黒字路線であっても減便が実施されている状況の中、公共交通を持続可能なものにするためには限りある資源を適切に配分することが必要となります。

利便性向上を目指し、一部地域においてAIオンデマンド交通の実証実験なども実施していますが、みなさまにとって利用しやすい公共交通が実現できるよう、引き続き努めてまいります。

【1－4】利用者が少ないといって便数を減らしたりルート変更があるのは不公平だ。

社会実験路線については、令和6年3月の北大阪急行線延伸後に見込まれるバス需要が不透明である5路線について、営業路線として成立するかを見極めるため、一定期間の社会実験運行を行い、利用状況などから路線のあり方を検討することとしていました。

また、路線の見直しについて今回お示ししている内容は、利用状況の分析に加え、市民・バス利用者へのアンケート結果から、市民の意向を反映したうえで、地域の交通手段がなくならないよう検討したものとなります。

運転士不足の厳しい状況の中、限りある資源を適正に配分し、よりよい交通となるよう検討を進めてきたことをご理解いただきますようお願いいたします。

【2】その他、路線バスに関するこ

【2-1】千里中央へのバス直通路線を再設定・増便してほしい。

一般的に、鉄道と並行するバス路線については、速達性に優れる鉄道へ利用者が流れ、バス利用者が大幅に減少することが見込まれます。箕面市における北大阪急行線の延伸においても同様に、鉄道と並行するバス路線については、バス利用者の大幅な減少によりバス事業者が採算性を確保することが難しくなると見込まれるため、箕面萱野駅から千里中央駅の鉄道延伸全区間で鉄道と並行するバス路線は原則廃止することとしています。

一方、素案P29に記載のとおり、社会実験路線の箕面中央線（新稻系統）の見直しにより「新稻循環」を新たに設定し新稻・桜ヶ丘↔千里中央を一体的に運行することにあわせて、箕面中央線の「桜系統」の全便を千里中央発着変更するなど、市西部から千里中央へのアクセスは向上する予定です。

【2-2】バス路線の再編により、本数が大幅に減少した。バスの運行本数を増便してほしい。これ以上バスを減らさないでほしい。

北大阪急行線延伸に伴い新駅が整備されたことに伴い、駅の徒歩圏・自転車圏が拡大したことなどから一部地域については運行本数が減少しています。

令和6年4月にバス運転士の労働時間の規制が強化されたこと（=2024年問題）に伴い、運転士不足が深刻な問題となり、全国において黒字路線であっても減便が実施されている状況となります。

いただいたご意見を受け、改めて引き続き市内バス路線の適正化に向け運行事業者に要望いたしましたが、箕面市内においても運転士不足は例外ではなく、利用者が伴わない路線の増便は難しいと回答がありました。一方、運転士不足の課題に対して、市としても運転士募集の記事を広報紙に掲載するなど取り組んでいますが、持続可能な公共交通の実現に向け、引き続き取り組んでいきます。限りある資源を適正に配分し、他の交通モードも含め、よりよい交通となるよう検討を進め、引き続き市内バス路線の適正化に向け努めてまいりますので、ご理解お願いいたします。

なお、バス路線を維持するためには、みなさまのご利用が何より重要です。バスの運行本数が維持・確保できるよう、積極的なバスのご利用をよろしくお願ひいたします。

【2－3】粟生団地線を増便して欲しい。

粟生団地線について、過去のOD調査（すべてのバス利用者の乗降地点を集計している調査）及びバス利用者アンケート調査の結果をもとに行った需要予測では、箕面萱野駅や箕面船場阪大前駅などの新駅へのアクセスを希望する利用者と引き続き北千里駅や千里中央へのアクセスを希望する利用者の割合がほぼ同程度であり、これらの需要予測結果に基づいて、箕面萱野駅方面にアクセスする箕面山麓線や北千里駅方面にアクセスする粟生団地線の運行頻度が設定されています。

粟生団地線の増便に対するご意見については承知しておりますが、令和6年9月及び令和7年1月に運行事業者に対し要望していますが、同路線は収支が確保できていない状況に加え、運転士不足が深刻化している現状において増便は難しいと回答がありました。今回のご意見を踏まえ、改めて運行事業者に確認いたしましたが、状況に変わりはなく、増便は難しい状況です。

【2－4】箕面森町線の運賃が高い。

箕面森町線の運賃については、市内のその他の地域を運行するバスと比較して運行距離が長く、有料道路を通行することなどから運賃が高くなっています。

箕面市としても、箕面森町線の運賃の低廉化について運行事業者あてに要望いたしましたが、有料道路を通行することで認められている運賃の割増も行っておらず、運行距離から算出される本来の運賃額より低廉な額で設定していることから運賃の見直しは難しいとの回答がありました。一方、上止々呂美・上ノ所では近隣のバス停と大きな運賃格差が生じており、その是正についても要望を行い、令和5年度の運賃改定時に、多くの路線で運賃が値上げされる中、60円から70円の値下げが実現されました。

市内の交通格差の解消に向け、箕面市としても、北大阪急行線延伸に伴うバス路線再編に併せて、箕面森町線に適用していたオレンジゆづるバスと阪急バスの乗り継ぎ割引を、北大阪ネオポリス線・彩都線にも拡充し、割引額についても阪急バス片道運賃の半額としていたものを全額に拡大しています。引き続き、箕面森町・止々呂美地域の交通格差の解消に向け、検討を進めてまいりますので、ご理解いただきますようお願いいたします。

【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること

【3-1】青ルートの見直しについて、東向きルートも箕面萱野駅にアクセスさせてほしい。

オレンジゆづるバス青ルートについて、社会実験路線の「箕面山麓線」をはじめ、路線バスとルートが重複することから、割引適用の高齢者をはじめ、路線バスの利用者がオレンジゆづるバスの利用に流れ、収支の悪化が懸念されたため、市内公共交通の維持に向け、現行のルート設定としていました。

バス路線の再編後、市に寄せられた意見や、社会実験路線「箕面山麓線」の利用状況や評価結果を踏まえ、オレンジゆづるバス再編検討分科会で検討を行い、素案として、青ルートの見直しを行う中、東向きルートについては、資料に記載のとおり、既存バス停（今宮一丁目）の存続や他の交通への影響、箕面萱野駅までのアクセス性を考慮し、現行のままとしていました。

今回、ご意見があったことを受け、改めてオレンジゆづるバス再編検討分科会で検討した結果、みのおキューズモールへのアクセス性などを踏まえ、東向きルートについてもルート変更し、箕面萱野駅南バス停ではなく、現在、赤ルートが停車している箕面萱野駅付近の国道423号（北向き）に新たに停車することといたします。

【3-2】黄ルートについて、箕面萱野駅へアクセスさせてほしい。

社会実験路線の箕面小野原線の見直しに伴い、小野原地域と箕面萱野駅の日中のアクセスを補完するため、黄ルートの箕面萱野駅へのアクセスを検討しましたが、素案P35に記載のとおり、バス運転士不足の現状や現在の利用者への影響から、見直しを行わないこととしました。

ご意見を踏まえ、改めてオレンジゆづるバス再編検討分科会で検討いたしましたが、既存の利用者への影響を踏まえ、箕面萱野駅へはアクセスしないこととなりました。

箕面萱野駅へのアクセスについては、オレンジゆづるバス同士の乗り継ぎや、オレンジゆづるバスと北大阪急行線の乗り継ぎなど様々な公共交通の活用をご検討ください。

【3-3】オレンジゆづるバスの運行時間を拡大してほしい。

オレンジゆづるバスの運行時間帯の拡大について、改めてオレンジゆづるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、素案P35に記載のとおり、バス運転士の労働時間の規制強化（2024年問題）により、運転士数が不足している現状や、「便別の利用者数」についても評価基準を下回っていることから、拡大はしないとの結論に至りました。

【3-4】各ルートのバス発車時間帯が、偏っているので各ルートで均等となるよう改善してほしい。

ご意見を受け、改めてオレンジゆづるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、箕面市立病院付近のダイヤの偏りについては、検討の結果、素案P35に記載のとおり見直しを行わないこととなりました。

【4】新規ルートに関すること

【4-1】大型バス車両でも運行可能なルートなのか。

新規ルートの運行にあたっては、路線バスの中型バス車両での運行を予定していますが、バスの運行や他の交通への支障がないよう、運行事業者や警察にも確認しており、一部、停止線の見直しなど道路の整備を行い運行いたします。

現在、整備に向けて関係各所との協議を進めている状況ですが、整備の可否によってはルートが変更となる可能性がございます。

なお、箕面萱野駅行きについては、交通渋滞の影響から、「外院の里」交差点で左折し国道171号へ合流するルートへ変更いたします。

【4-2】新規ルートについて運行時間帯が10時～16時なのは短く、拡大してほしい。

新規ルートは、既存の粟生萱野線を活用して設定していることから、既存の粟生萱野線の利用者数への影響も考慮し、利用者数が少ない10時～16時を運行時間としていましたが、ご意見を踏まえ、東生涯学習センターへの利用を想定し、10時～17時まで運行時間を拡大することとします。

【4-3】小野原地域の西側は通らないルートになっており、小野原地域一帯を運行するルート設定としてほしい。

運行事業者と調整の結果、道路構造上、小野原地域西部から小野原東地域へ運行するルートを運行することで小野原地域西部を運行することが可能な見込みと確認でき、また、予定している運行本数も確保できる見込みとなつたため、ご意見を踏まえ、小野原地域西部から小野原西六丁目交差点を経由して小野原東地域を運行するルートへ変更し、小野原地域西部も運行するルートへ見直します。

【4-4】オレンジゆづるバスでの運行もしくはオレンジゆづるバスと同様の料金体系とできないか。

運転士不足が深刻化している現状において、路線拡大や増便は難しい状況となります。そのため、既存の路線バス「粟生萱野線」を活用することで新規ルートを設定し、利便性向上を図っています。また、オレンジゆづるバスで新規ルートを運行する場合、路線バスの定期券が利用できなくなるなど、既存の粟生萱野線の利用者に影響があることに加え、新たにバス車両を購入する必要が生じますが、既存の粟生萱野線を活用することで車両の購入が不要となり、効率よくスムーズに新規路線を設定することが可能となります。

また、オレンジゆづるバスで実施している高齢者運賃割引を当該新規ルートのみに適用することについて運行事業者にも確認いたしましたが、路線バスの他の路線を利用されているかたに対する公平性の観点などから難しいと回答がありました。

【5】その他

【5－1】市外の交通結節点とつなぐことを考えては。

箕面市地域公共交通計画において公共交通網における役割を定めており、路線バスは住宅街から主要な駅への輸送を担い、コミュニティバスがその補完や主要な市内公共施設等を廻る市内完結型の輸送としています。他の都市圏や、空港へのアクセスは鉄道がその役割を担うことと整理しています。

他市町村をまたがる路線については、近隣市町村や大阪府などと連携しながら、必要に応じて箕面市としても検討に参加してまいります。

【5－2】バス事業への財政面での抜本的強化を求める。

オレンジゆづるバスの運行にかかる経費については、運賃収入を差し引いた分を市が費用負担しています。

また、素案P39に記載のとおり、路線バスの新規ルート設定にあたり、市が一部運行経費を負担する予定となります。

「市内バス路線の見直し（提案）」に寄せられた市民意見 118 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】社会実験路線の見直しに関すること

①「箕面山麓線」に関すること 4 件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	<p>○36系統の存続は乗車数達成で良かったが、東部の市民が箕面駅を利用するには、非常に少ない本数での（特に朝ラッシュ時間）運行なので、利用するには非常に不便です。全36系統が箕面へ行くダイヤが有れば、時間の余裕や自家用車やバイクでの通勤から解放されると思います。</p>	<p>○北大阪急行線延伸に伴うバス路線再編により、36系統については増便を行っており、東部から阪急箕面駅へのバスの運行本数についても増加しています。</p> <p>○東部から阪急箕面駅への利用は箕面萱野駅と比較して少ないとから、利用実態に応じ便数が設定されています。</p> <p>○運転士不足が課題となる中、ご意見の内容で見直しを行った場合、運行距離が伸び、所要時間が増加することで、運行本数の減少や運行時間帯の縮小が懸念されます。</p> <p>○利用者が増加し積み残しが恒常に発生する等、必要が生じた場合は改めて運行事業者に要望いたします。</p>
2	東部	<p>○箕面市の「市内のバス路線（オレンジゆづるバス、阪急バス、あるいは、計画されているタクシー「ノルート」）の充実ぶりは、近隣市に自慢できるものと思っています。</p> <p>○超高齢化で、「20メートルを歩かない、歩けない」方々＜そのうち私もだらう＞を、日々目にしています。現在、検討中の「市内バス路線の見直し」が、そうした方々の「外出願望」が、少しでも、達成されるようなく見直しが、実現できることを願っています。</p> <p>○そこで、提案及び要望ですが、過去にあった「外院の里バスターミナル～阪急電車箕面駅（直通バス）間」往復を、回復していただきたい。</p> <p>阪急電車「箕面駅」へは、すべて、＜箕面萱野駅＞経由となり、時間が多くかかり、不便極まりない。山麓線道路から＜御堂筋道路を上下し＞阪急箕面駅へ行き来する乗客が、そんなに多いとは、思えないが。</p> <p>「朝や夕刻の1時間に1本でも、＜粟生団地～阪急電車・箕面駅＞間の時間短縮をはかり、「石橋」駅経由「阪急梅田」へ、あるいは、「神戸・三宮」への乗客の利便を向上させては、どうか。＜了＞</p>	<p>○外院の里から阪急箕面駅への直通路線につきましては、再編前よりバス路線の設定はないため、意見いただいた「外院の里バスターミナル」は「粟生団地バスターミナル」と推察されますため、従来運行していた粟生団地から府道箕面池田線を経由し箕面駅へアクセスしていた「箕面山麓線」の運行ルートについて回答いたします。</p> <p>○箕面山麓線の運行ルートについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-1】をご参照ください。</p> <p>○なお、外院の里バス停から阪急箕面駅へのアクセスについては、箕面萱野駅で乗り換えていただくか、オレンジゆづるバスをご利用ください。</p>
3	中部	<p>北大阪急行の延伸に伴い阪急バス粟生間谷～箕面駅間の如意谷住宅前ルートが廃止されました。箕面3丁目山側には古くからルミナスや如意谷住宅に住む高齢者の日常生活の足が無くなり箕面萱野駅と箕面駅を繋ぐ北小学校前にルートが変わりました。一方アサンプション国際学校（通学用）やコスモフォレスター箕面（通勤用）では自力でバスを走らせておられ金銭的なバス運行の負担も大きいと考えます。ルミナスや如意谷住宅から箕面駅に向かわれる住人の方は常に第二中学校口まで降り、さらに帰宅時にはお年寄りには負担の大きな遠路の坂を上る必要があります。</p> <p>提案ですが、箕面萱野駅からルミナスの森、アサンプション国際学校前、箕面駅へのルートにし、運行頻度を通勤通学時に増やせば乗降人数が見込めると思います。ルミナス箕面と箕面萱野駅のループのみでなく、また箕面2丁目の山側の方もバス停を設置すれば利用されやすいと考えます。箕面萱野駅と箕面駅利用者のみを対象に考えずに、人の移動を考慮し現在のルートから箕面市内に東西の人の移動を考慮したバス運行にして頂きたい。</p>	<p>○箕面山麓線の運行ルートについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-1】をご参照ください。</p> <p>○現在も市道箕面今宮線沿いのバス停から多くのかたにご利用いただいており、ご意見への対応は難しいと考えます。</p> <p>○箕面市では市内公共施設への移動や路線バスを補完する役割としてオレンジゆづるバスを運行していますので是非ご利用ください。</p>
4	西部	<p>○2) 阪急箕面駅～粟生団地行きバスについて。箕面萱野駅ができたことで全てのバスが萱野駅を通るようになりました、その先の目的地へ行くのに10分以上乗車時間が伸びたと思います。無駄にキューズモールを一周することになったのも理由の一つです。</p> <p>○白島を二回通るようなルートも理解しがたいです。白島から萱野駅までの距離を考えると普通の足だと歩いてもそんなにかかるないので、いっそのこと萱野駅を経由しないというのはどうでしょうか。また、このルートで箕面駅から外院や粟生団地方面に行く際、乗り換えが必要になることがあります。そこも改善できないでしょうか。</p>	<p>○箕面山麓線の運行ルートについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-1】をご参照ください。</p> <p>○阪急箕面駅から外院や粟生団地方面に行く際、乗り換えが必要になることについて、阪急箕面駅から外院・粟生団地方面へは6時台の2本と22時台の1本を除き、すべて外院・粟生団地方面まで運行します（平日・令和7年9月時点）。外院方面へは36系統・22系統および23系統を、粟生団地方面へは36系統および22系統をご利用ください。</p>

【1】社会実験路線の見直しにすること

③「小野原東線（箕面船場阪大前駅経由）」に関すること 3件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	市外	○関西学院千里国際キャンパス停まりじゃなくてもいいので、千里中央から乗って阪急小野原住宅南にとまるバスの本数を増やしてください。177系統の8:15がなくなり、非常に困っています。よろしくお願ひします。	○177系統小野原東線（箕面船場阪大前駅経由）については、社会実験の結果、収支を確保できなかつたため、路線・運行本数を見直し社会実験を改めて実施しました。 ○見直しにあたっては、なるべく地域の影響が少なくなるよう、平日については利用が少ない逆輸送便(※)を対象に見直しを実施しています。8時15分千里中央発の便は逆輸送便となり、10人程度の利用者となっているため、今回見直しを実施したものです。 ○なお、当該便の代替として、千里中央から阪急小野原住宅南や関西学院千里国際キャンパスへのアクセスは78系統粟生団地線（8時00分千里中央発）のご利用をご検討ください。 (※)朝に鉄道駅から住宅街へ向かい、夕方に住宅街から鉄道駅に向かう便
2	東部	○177号線を含めた、小野原経由の路線バスでモノレール豊川駅を経由する便を増便もしくは経路の変更を考慮いただきたい。これにより、彩都線のモノレールの利用頻度が増え利便性も上がると考えられます。	○北大阪急行線延伸に伴う路線再編において、過去に実施したバス利用者や市民アンケートの結果などから、北大阪急行線延伸後の需要を予測したところ、小野原地域からは北千里駅や千里中央への利用が多くなることが予測されたため、当該駅へのアクセスを確保しつつ、市内への東西移動が可能となるよう路線の設定を行いました。 ○ご意見について、運行事業者にも要望いたしましたが、運転士の乗務時間の増加などから、対応は難しいと回答がありました。
3	東部	○小野原東線を利用しています。実験に基づく見直しについては、理解します。ただ、例えば小野原西5丁目のバス停を例に挙げますと、毎時56分に萱野方面、57分に千里中央方面の運行ダイヤとなっていますが、梅田方面に出かける者にとっては、1時間に2本のバスが運行しているというものの、実際は1時間に1本のバスしか運行していないといえます。単純に1時間に2本のバスが運行しているという評価ではなく、もう少し各バス停のダイヤが利用者にとって、利便性をともなうものになればと思っております。よろしくお願ひします。	○バス停によっては別路線を運行するバスとの運行間隔が短く、利用者にとって使い勝手が悪い課題があることは認識していますが、運転士や車両台数の制約、他のバス停への影響などから、複数路線が運行する全てのバス停において、運行間隔を均等とすることは難しいと運行事業者から聞いています。 ○今回の見直しも含め、利用者にとって少しでも使い勝手の良いダイヤとなるよう、今後も引き続き、運行事業者に改善を求めてまいります。

【1】社会実験路線の見直しに関すること
④「箕面小野原線」に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	<p>○箕面萱野から箕面市役所方面を結ぶバスの本数が少なすぎて利用しづらい。1時間に4本くらいになれば阪急線、北大阪急行ともに利用しやすくありがたい。</p>	<p>○市の西部地域については、北大阪急行線の延伸により箕面萱野駅および箕面船場阪大前駅へのバス需要が不透明であったことから、箕面小野原線および箕面中央線（新稻系統）により社会実験運行を行い、利用実態に応じて路線のあり方や存廃を検討してきたところです。</p> <p>○箕面萱野駅と箕面市役所方面を結ぶ社会実験路線の箕面小野原線については収支が確保できませんでしたが、地域の交通手段がなくならないよう見直しを行い、素案P28のとおり、平日については概ね現在の運行本数を維持する方向でとりまとめていました。</p> <p>○ご意見を踏まえ、運行事業者と再度調整を行い、平日朝の箕面市役所→箕面萱野駅、夕方の箕面萱野駅→箕面市役所の運行本数を増便し、西部地域の始発・終発便の運行時間も大幅に延長いたします。</p>
2	西部	<p>○箕面中央線の新稻系統を廃止し、新稻桜ヶ丘地域から千里中央へアクセスするルート新設に反対します、現在の新稻から小野原東ルートは従来のバスルートの考え方から画期的なルート設定と評価します、私は箕面在住40年ですが小野原や阪急小野原住宅沿いの人気のあるお店行ったことありませんでしたこのルートに乗車し、箕面南東部地域のいろいろな発見(神社や学校公園など)がありました 新稻桜ヶ丘桜とは雰囲気も違い何かの発見につながります 171ルート茨木とは違い生活臭があります 千里中央だと以前と変わらず、せっかく電車も北進し、このバス路線が市の東西融合の一助になると思っていました 乗客数だけでルート変更は市民に寄り添う行政とは言えません 学生さん達も通学で利用されるのも散見されます 何卒東西分断では無く融合の継続を強くお願いしたい。</p>	<p>○ご指摘の新稻から小野原東を結ぶルートについては「箕面小野原線」となり、今回廃止となる「箕面中央線（新稻系統）」（吳羽の里～新稻～千里中央）とは別の路線となります。</p> <p>○今回の見直しにより「箕面小野原線」の西部地域（新稻地域）⇒箕面萱野駅については平日は概ね現在の便数を維持しますが、利用者が少ない箕面萱野駅⇒東部地域（小野原地域）はピーク時間帯のみの運行となります。なお、西部地域と東部地域を跨いで利用する人は3人未満／便と少ない状況です。</p> <p>○一方、まちづくりの観点から既存路線を活用した新規ルートにより小野原⇒箕面萱野駅の移動手段を新たに確保します。</p> <p>○北大阪急行線の延伸により、南北の移動が向上した中、市内の東西移動についても重要と考えており、路線バスについては新たな交通結節拠点である箕面萱野駅を中心とし、東西に結ぶフィーダー輸送(※)を設定しています。</p> <p>○また、オレンジゆずるバスについては、乗り継ぎをせず、主要な市内公共施設へアクセスできるよう、東西一体となって運行しています。</p> <p>(※)複数の市町村に跨る基幹的な公共交通である鉄道駅と接続する形態の路線バス</p>
3	東部	<p>○また箕面小野原線の減便は困ります。 ○休日に小野原地区で買い物の後、箕面船場阪大前駅へ向かうのに箕面小野原線を利用することがあります。利用の少なさは認めますが減便による運転手の数を先の新規路線・粟生萱野線に回していただきたいです。 ○最後に箕面市として住民に沿った意見を阪急バス社に提出していただきたいです。ご検討よろしくお願ひいたします。</p>	<p>○バス業界では運転士不足が深刻な問題となっており、黒字路線であっても減便が実施されている状況の中、公共交通を持続可能なものにするためには限りある資源を適切に配分し見直しを検討する必要があります。</p> <p>○箕面小野原線については、箕面萱野駅から東部地域の利用が少ないとや、オレンジゆずるバス黄ルートなどの代替手段の有無を踏まえ、今回の見直し内容が検討されています。</p> <p>○また市内バス路線の見直しについては、利用状況の分析に加え、市民・バス利用者へのアンケート結果から、市民の意向を反映したうえで、地域の交通手段がなくならないよう検討しています。</p> <p>○今回いただいたご意見をはじめ、パブリックコメントでいただいたご意見については、運行事業者も委員として参加する箕面市地域公共交通活性化協議会などにおいて、共有を行い、見直しを検討しています。</p>

【1】社会実験路線の見直しに関すること
④「箕面小野原線」に関すること 6件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
4	中部	<p>小野原東路線を使用し通学している保護者です。小野原東から箕面船場の土曜日の13時代のバスがないため不便です。12時代のバスの時間は学校が終了後には間に合わず、14時までバスがないので困っています。調整を希望します。</p>	<p>○小野原東 ⇄ 箕面船場阪大前駅の区間については、オレンジゆづるバス黄ルートが運行しており、1時間に1本バス交通が確保されています。</p> <p>○阪急スクールバスはオレンジゆづるバスでも使用可能なため、路線バスに加え、オレンジゆづるバスのご利用も合わせてご検討ください。</p>
5	東部	<p>○箕面小野原線（181系統）の減便に反対です。むしろ増便して頂きたいです。</p> <p>○車から公共交通機関への移行を促す箕面市の方針に反し、バスを減便し市民の足を奪う事は止めて下さい。</p> <p>○バスは大事な交通インフラです。特に、箕面市では市役所周辺中心主義の為、東部地域の住民は不便を強いられています。</p> <p>○箕面小野原線（181系統）については、新しくできた文化芸能劇場、船場図書館又箕面船場阪大前駅等を利用する為に、無くてはならない足です。</p> <p>○又私の様な高齢者は、車運転からバスへと移行する段階ですので、減便是その流れを止めさせ、逆行するものです。</p> <p>○先日、文化芸能劇場で舞台を見て帰ろうとしたら、バスが有りませんでした。これでは、文化都市箕面は程遠いです。</p> <p>○折角、新市長になったので、文化軽視の維新とは違い、“誰もがいつでも文化に触れあえる箕面市”を目指して頂きたいと思います。その為にも、バス減便を見直して頂き、寧ろ夜間も含めて増便をお願いします。</p>	<p>○箕面小野原線については、箕面萱野駅から東部地域の利用が少ないことや、オレンジゆづるバス黄ルートなど代替手段の有無を踏まえ、今回の見直し内容が検討されています。</p> <p>○また市内バス路線の見直しについては、利用状況の分析に加え、市民・バス利用者へのアンケート結果から、市民の意向を反映したうえで、地域の交通手段がなくならないよう検討しています。</p> <p>○令和6年度に実施した路線バス利用者市民アンケートにおいて、小野原地域の箕面船場阪大前駅への需要は10%未満となっています。</p> <p>○ご指摘のとおり、バスは大事な交通インフラである一方、昨今のバス業界については資料P14に記載のとおり、運転士不足が深刻な問題となっており、黒字路線であっても減便が実施されている状況の中、公共交通を持続可能なものにするためには限りある資源を適切に配分することが必要となります。</p>
6	東部	<p>○阪急バス小野原東 ⇄ 箕面萱野駅（船場阪大前駅経由）について、少し解りにくいが、収支率は若干伸びており、Q'sモールへ行く乳母車を伴った女性が増えており、この路線の開発が進めば、少しずつ乗る人が増えていると思います。（萱野駅の発展にもつながる。）</p>	<p>○箕面小野原線については、箕面萱野駅から東部地域の利用が少ないことや、オレンジゆづるバス黄ルートなど代替手段の有無を踏まえ、今回の見直し内容が検討されています。</p> <p>○ご意見いただきました箕面萱野駅の発展は市としても重要と考えており、東部地域の運行は一定の利用が確認される朝・夕のピーク時間帯のみとなります。P39に記載の新規ルートの設定について、市が一部費用負担し、小野原地域と箕面萱野駅のアクセス確保を図る予定としています。</p>

【1】社会実験路線の見直しにすること
 ⑤「箕面中央線（新稻系統）」に関すること 3件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	<p>○「箕面中央線」について。「新稻循環ルート」はどちら周りになりますか？「千里中央(船場阪大前)～桜ヶ丘」を利用していますが、新稻方面を循環してからでないと目的地に着かない形になるなら、時間がかかりすぎて、もう利用出来ません。緑地公園駅の娘が介護に来るのにこのバスは必須です。再考願います。</p> <p>○また千里中央発着の便を減らしすぎです。夜の便を復活させて下さい。</p> <p>船場阪大前駅のバス停は駅から遠く、不便です。また駅周辺に千里中央のような飲食店が何もない。かつてのように北大阪急行利用者と千里中央で会食し、夜のバスで桜ヶ丘に帰れるようにして下さい。</p>	<p>○新稻循環系統の運行ルートについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。</p> <p>○箕面中央線の桜系統について、現在は日中のみ千里中央まで運行し、朝夕以降の運行は箕面船場阪大前駅までの運行となっていますが、今回の見直しにより、全便千里中央発着に見直しを行うことで、夜の便を含め、桜ヶ丘地域と千里中央を結ぶ便については増加します。</p>
2	西部	<p>○今般のもみじだより8月号P.4に掲載のとおり「箕面中央線」の新稻系統の廃止を検討されているようだが、箕面駅から吳羽の里方面の路線を利用している身としては、この路線が廃止されてしまうと、他の代替交通網がなく、新稻地区的住民がないがしろにされているとしか思えない。</p> <p>○持続可能な公共交通を目指すのであれば、路線廃止ではなく、減便での運行として路線を維持するべき。</p>	<p>○阪急箕面駅方面から吳羽の里へのアクセスについて、新稻循環系統により、朝から夕方までは新稻 ⇄ 吳羽の里 ⇄ 千里中央となるため、引き続きバスでアクセス可能となる一方で、夕方以降については逆回りの運行となるため、ご指摘のとおりアクセスがなくなります。</p> <p>○現在、箕面中央線新稻系統による阪急箕面駅方面から吳羽の里方面への利用は極めて少なく、利用実態や市民・利用者アンケートでの地域の移動需要を踏まえ、新稻系統を廃止し、新稻循環系統を設定することで、新稻地域を含めた市西部と千里中央のアクセスを向上させる検討を進めてきました。</p> <p>○運転士不足の厳しい状況の中、限りある資源を適正に配分し、よりよい交通となるよう検討を進めてきたことをご理解いただきますようお願いいたします。</p>
3	西部	<p>○「新稻循環」ルートについて・千里中央～船場～新稻・桜ヶ丘地域を一体的に運行はいいのですが、時間帯により、運行方向が変更となると現在特に通勤等で利用している人はさらに利用しにくくなります。</p> <p>○新稻・桜ヶ丘地域は運行本数について<新稻>・現行（新稻系統）よりも運行本数は増加し、地域の運行本数は増加・全便が千里中央行きに変更となり、メリットが大きいので、 朝：千里中央→船場→箕面市役所→新稻→桜ヶ丘→箕面市役所→船場→千里中央 夕方：千里中央→船場→箕面市役所→桜ヶ丘→新稻→箕面市役所→船場→千里中央 となると、新稻地区で利用している人はマイナス要素しかありません。</p> <p>○新稻系統の廃止や利用の少ない区間の運行はとりやめとなるのであれば、せめて 朝：千里中央→船場→箕面市役所→桜ヶ丘→新稻→箕面市役所→船場→千里中央 夕方：千里中央→船場→箕面市役所→新稻→桜ヶ丘→箕面市役所→船場→千里中央 という、今までの運行方向をお願いしたいです。</p>	<p>○新稻循環系統の運行ルートについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-2】をご参照ください。</p> <p>○新稻系統の社会実験の結果が収支率60%台であったことを踏まえ、新稻系統を廃止し、新稻循環系統として新たに運行することで、従来は新稻地区と桜ヶ丘地区をそれぞれ別の車両・乗務員で運行していたところを、一体的に運行することで効率化を図っています。</p> <p>○ご意見のとおり、時間帯によっては遡回りとなる場合もございますが、全体として運行本数が増え、新稻地域の利便性向上につながると考えています。</p>

【1】社会実験路線の見直しに関すること
 ⑥「その他」に関すること 3件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	<p>○オレンジゆずるバスは平和台自治会の当時の会長さんが市に働きかけ福祉バスとして実現させて下さいました。本当にありがとうございます。今では箕面市内全域に広がり、市内の交通移動が大変便利になりました。</p> <p>○令和7年10月以降のみなおしに向けて、笑顔のクリアマーク、ブルーの汗をたらしたマークを見るたびに違和感を覚えます。利用者が少ないといって便数をへらしたりルート変更があるのは不公平だと思います。住民は全て平等でなければならないと思います。</p>	<p>○ご意見いただきました顔マークを記載した広報については、オレンジゆずるバスの見直しに関するものでなく、路線バスの社会実験運行に関するものになります。</p> <p>○顔マークについては、社会実験路線の利用状況を分かりやすく市民にお知らせするため、基準値に対する達成率に応じて表示していました。</p> <p>○路線バスの社会実験結果に伴う見直しについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-4】をご参照ください。</p> <p>○なお、オレンジゆずるバスは福祉バスとしてではなく、コミュニティバスとして運行しており、どなたでもご利用いただくことが可能で、ご意見のとおり箕面市内を広く運行していますので、みなさまのご利用よろしくお願いいたします。</p>
2	西部	<p>○一時間に一本路線を無くし減便ではなくむしろ増便がよいかと思います。今のままで運営が厳しく減便せざるを得ずその方向に進んでいるように見えますが、上記で述べたところを改善していただければ利用者は増えるかと思います。</p> <p>○たまたまスケジュールにあれば乗りますがバスの時間にあわせて進んで乗る気にはなれません。とても不便で長距離でも結局歩くこともあります。この不便さが乗客を減らしているということはないでしょうか？</p> <p>○世界的観光大都市ロンドンとは条件が違いますとおもいますが一度参考にしてみてはいかがでしょうか。常にバスが巡回している生活はとても快適です。</p>	<p>○バスの増便については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-3】をご参照ください。</p>
3	東部	<p>○運転士不足のために乗降の少ない路線バスが減便されることについては一定理解しますが、5分で行ける最寄り駅（箕面船場阪大前）へのバスが減らされ、10分で行けるショッピングセンター（みのおキューズモール）へのバスも無くなり、バスが1時間に1本のままで、小野原西地域にとっては改悪なプランでしかありません。バス運行の問題を改善する、という公約があがっていて期待していたのに残念です。</p> <p>○小野原西地域は今後、高齢化が進みます。運転免許を早く返納できるよう、公共交通機関の充実をお願いしたいです。先ほどお願ひしたとおり、もう少し使いやすいバスの運行スケジュールになるだけでも利用者数が変わることと思いますので、引き続きの検討をよろしくお願ひいたします。</p>	<p>○社会実験路線の減便については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【1-4】をご参照ください。</p> <p>○現在、一部のバス停によっては別路線を運行するバスとの運行間隔が短く、利用者にとって使い勝手が悪い課題があることは認識していますが、運行事業者に問い合わせたところ、運転士や車両台数の制約、他のバス停への影響などから、複数路線が運行する全てのバス停において、運行間隔を均等とすることは難しいと回答がありました。</p> <p>○今回の社会実験路線の見直しによるダイヤも含め、利用者にとって少しでも使い勝手の良いダイヤとなるよう、今後も引き続き、運行事業者に改善を求めてまいります。</p> <p>○公共交通は事業者や行政だけではなく、地域のみなさまのご利用により守られるものとなりますので、＜将来＞の公共交通の維持に向けて、＜今から＞地域のみなさまにご利用いただくことがなにより重要と考えています。引き続き、積極的なバスのご利用をよろしくお願ひいたします。</p>

【2】その他の路線バスに関するこ 29件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	路線バスについて。 ①北大阪急行延伸に伴い、一番の不便は千里中央駅へ行く不便さです。例えば間谷住宅から千里中央へアクセスの際、千里中央行きは毎時1本、箕面萱野駅毎時1本+ゆずるバス1本と、延伸前の毎時2本から1本へはとても不便です。提案は箕面山麓線で箕面萱野駅→千里中央駅便を設定できないでしょうか。箕面萱野→阪急箕面と箕面萱野駅→千里中央(箕面萱野→千里中央間はクローズドドア方式)の2系統で運転できないでしょうか?	○箕面萱野駅から千里中央へ運行する路線の設定については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。
2	東部	○②箕面森町から千里中央について。阪急バス1系統で千里中央へのアクセス(モノレール含む)が手間がかかります。1系統の一部便を千里中央まで延伸できないでしょうか?(クローズドドア方式)であれば、鉄道への影響もいかと思われます。	○箕面萱野駅から千里中央へ運行する路線の設定については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。
3	北部	○現在、箕面森町に住宅を購入し、居住しておりますが住民誘致当初の様々な約束や利便性を反故にされないと強く感じております。当初は千里中央までの阪急バスが300円台でモノレールや北大阪急行へのアクセスが便利。深夜のバスも運行のため、仕事の帰りが遅くなても安心。北大阪急行が延伸するとさらに便利に。ということでしたが、上がり続ける運賃に深夜便の減便、割り増し運賃。さらには北大阪急行延伸により、運賃がそのまま距離減、伴って北大阪急行で追加料金を払っての千里中央、モノレールへ行かざるをえないアクセス利便性低下。言葉を選んで言つても【嘘つき】がいいところでしょう。市民のほとんどが給与が増えていないですが、国政、市政の失態により燃料費高騰のため料金を値上げしないとやっていけない、しようもない運営はさておき、せめて千里中央へのアクセスまたはトンネルを利用した利用者への北大阪急行、千里中央までの金銭的担保、深夜便の充実を行なっていただきたいです。	○箕面萱野駅から千里中央へ運行する路線については主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○一方で、費用負担の増加に対する対策として、北大阪急行線の延伸後、通学定期券の補助や、一時利用者への負担軽減施策として北急延伸開業記念乗車券セットの販売、またオレンジゆづるバスとの乗り継ぎ割引の拡大などに取り組んできたところです。 ○箕面森町線の運賃については、当時の運賃は400円であったと運行事業者に確認しています。 ○住宅購入時に不動産会社等からどのような約束があったかはわかりかねますが、バス運賃の見直しについては、国の認可を受けた運賃の中で設定をし、消費税増税に伴う運賃の見直しや、バス運転士の待遇改善や物価高騰の現状を踏まえ公共交通を維持するため見直しされているものとなります。 ○深夜便の繰り上げ(最終便の運行時刻)については、北大阪急行線の延伸開業に伴うものではなく、バス運転士に関する労働時間の規制が強化されたこと(いわゆる2024年問題)などに伴うものとなり、全国的に深夜便の繰り上げが実施されている状況です。最終便の運行時刻については運行事業者にも要望していますが、最終便を今より遅い時間にするためには新たな運転士の確保が必要になることなどから難しいと回答がありました。
4	東部	○阪急バス粟生団地線(間谷住宅～千里中央)を増便してほしい。	○粟生団地線の増便については主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-3】をご参照ください。
5	東部	○外院の里線も小野原が、終点でなく粟生団地にしてほしいです。	○小野原バス停を終点とする粟生萱野線に関するご意見と思慮いたしますが、こちらの路線は北大阪急行線の延伸と併せ、粟生地域から箕面萱野駅へのアクセス、また粟生団地線とあわせて、各鉄道駅への需要のバランスに応じ路線を設定していることから、各地域のバス交通を考慮した路線であることをご理解お願いいたします。 ○箕面萱野駅から粟生団地へのアクセスは箕面山麓線をご利用ください。
6	西部	○市内バス路線(阪急バス・オレンジゆづるバス)の見直し(素案)について。 ○令和6年3月の北急延伸により、箕面萱野駅と大阪市内のアクセスは非常に便利になったとは思う。 ○しかしながら、箕面萱野駅から阪急箕面駅まで阪急バスで帰ろうとすると、平日の日中は1時間に4本運行されているものの、20時以降は1時間に2本しか運行されておらず非常に不便。さらに休日に至っては1時間に2本、最終便が21：46発であり、東西方向の交通網が軽視されていると思われるを得ない。	○阪急箕面駅⇒箕面萱野駅間は、北大阪急行線の延伸により徒歩圏・自転車圏が拡大し、バスの利用者が減少することが見込まれたため、北大阪急行線の延伸に伴うバス路線の見直しにより運行本数が減少しています。 ○一方、オレンジゆづるバスについては阪急箕面駅⇒箕面萱野駅間を運行する「緑ルート」を新設し、利便性の向上を図っています。 ○なお、阪急箕面駅⇒箕面萱野駅間の平日の運行は、ピークタイムを除き概ね1時間に2本の運行となり、需要が少ない時間帯となるため、利用者が多いピークタイムと比較すると運行本数は少なくなりますが、駅と住宅街を結ぶフィーダー路線においては一般的なダイヤ編成となり、東西方向の交通網を軽視しているものではありません。 ○最終便の運行時刻については、運行事業者にも要望していますが、バス運転士に関する労働時間の規制が強化されたこと(いわゆる2024年問題)に伴い、全国的に最終便の繰り上げが実施されている状況となり、最終便を今より遅い時間にするためには新たな運転士の確保が必要になることなどから難しいと回答がありました。

【2】その他の路線バスに関するここと 29件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	東部	○小野原西バス停は廃止されるのでしょうか?と言いたくなるようななどの路線も見向きもされない再編案に、到底承服できません。ただでさえ粟生萱野線は箕面萱野へ行くときは良いが帰りは小野原が終点で小野原西まで行ってくれない。せめて昼間のみの循環を終日実施して欲しい。	○現在の粟生萱野線について、昼間の利用が少ないとから、当該路線を活用して社会実験路線の見直しによりバスアクセスがなくなる小野原地域と箕面萱野駅を結ぶ新規ルートを設定し、持続可能な公共交通に向けて検討を行いました。 ○その見直しに伴い、豊川支所前および小野原西の2バス停については、昼間の時間帯において粟生萱野線の運行が取りやめとなります。どちらのバス停も昼間の利用が少なく、また他の路線バスによる代替手段も存在することや近隣のバス停も徒步圏にあることから、今回のルート設定としております。 ○一方、オレンジゆづるバスの赤ルートにおいて、新たに小野原西バス停を設置することをオレンジゆづるバス再編検討分科会で検討いたしましたが、新たにバス停を設置するためには、既存のバス停を廃止・統合する必要があり、上記の通り、路線バスでの代替手段があることや既存の利用者に与える影響を踏まえ、小野原西バス停は設置しない方向でとりまとめました。
8	東部	○石橋線を箕面萱野駅に立ち寄らせない理由は何なのでしょうか。箕面萱野駅南バス停は駅から距離もあり、バス停には屋根も無い。石橋線が箕面萱野駅に止まれば隣接自治体含めて東西の主要駅を繋ぐ幹線路線として完成されるのにそれを行わないのは箕面市にとっても損失に思えます。 更なる路線案の検討を求めます。	○石橋線を箕面萱野駅に乗り入れする場合、所要時間が増加し既存の利用者の利便性が低下するため乗り入れしないルートとしていると運行事業者から聞いています。 ○また、運行時間の増加に伴い、運行本数の減少や運行時間帯の縮小による利便性の低下も懸念されます。そういう点も踏まえ、市内公共交通の適正化に向け検討を行い、必要に応じ、バス事業者に要望をお伝えします。
9	東部	○現在 粟生間谷から 北千里駅や萱野駅 阪急箕面駅へバスを利用することが多いです。数年後には運転免許も返上しようと思っていますが、バス便がこれ以上減ると買い物などに大きな支障が出てきます。高齢者が車を運転しなくとも活発に外出できるよう、バス便を減らさないでください。	○バスの減便については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。 ○公共交通は事業者や行政だけではなく、地域のみなさまのご利用により守られるものとなります。〈将来〉の公共交通の維持に向けて、〈今から〉地域のみなさまにご利用いただくことがなにより重要です。引き続き、積極的なバスのご利用をよろしくお願ひいたします。
10	東部	○また、残して貰っている千里中央行きも朝ラッシュは1時間に2本なので(ほとんど、北千里どまり)朝ラッシュ時は千里中央ゆきにして欲しいです。(交通費の上限がある私には特に北急延伸で不便を感じている者です。)	○運行事業者に確認ましたが、千里中央方面については、箕面萱野駅行の便も新設したことから、平日朝ラッシュ時間帯のみ一部便を北千里駅折り返しとして運行し、輸送の効率性確保とご利用状況に見合ったダイヤ設定としているとのことです。 ○なお、北千里駅～千里中央間については他路線も多く運行していることから、ご不便をお掛けしますが、乗継でのご利用もご検討お願いいたします。
11	西部	○箕面萱野駅南⇒南桜井への移動はバスが満員で乗れないことがこれまで2回あり、機会ロスになっているのではないか。	○いただいたご意見については運行事業者にお伝えし、積み残しが発生している状況であれば、その対応について改めて要望いたします。
12	西部	○阪急バスの運行ルートの一部(箕面駅前~千里中央駅)を新駅開通前に戻してください。 ○理由は、千里中央に行く場合、終点の箕面萱野駅で乗り換えが必要になり、時間も運賃も2倍なったからです。大変困っています。特に高齢者、年金生活者には大きなダメージで外出も減らすようになっています。なぜ、新駅が出来て不便になるのでしょうか?理解できません。運行ルートを元に戻す様阪急バスに要望して下さい。	○千里中央へのアクセスについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○阪急箕面駅前⇒千里中央間のアクセスについては、社会実験路線である箕面中央線(新稻系統)の見直しにより、市西部地域と千里中央のアクセスを向上させることとしており、阪急箕面駅から徒步5分ほど「箕面六丁目バス停」から箕面中央線(新稻循環)をご利用いただくことで、乗り換えなく千里中央へアクセス可能となります。 ○なお、高齢者のかたがたに対しては、社会参加と介護予防の機会を確保するため、70歳以上のかたに対し高齢者運賃割引証を発行し、オレンジゆづるバスの運賃を通常の250円から100円に割り引く「高齢者運賃割引制度」を実施しています。
13	西部	○箕面駅前から、千里中央へ向かうバスを、1日数本だけでも出して欲しい。萱野エリアと千里中央エリアは、役割が明確に違うと思うので、全便廃止は不便。 ○また、箕面駅前の再開発に伴い、箕面⇒萱野⇒千里中央を相互に行き来できる手段があれば、相乗効果を生むかと。街の利便性が高まる定住人口増加にも繋がる。	○千里中央へのアクセスについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○箕面駅前⇒千里中央間のアクセスについては、社会実験路線である箕面中央線(新稻系統)の見直しにより、市西部地域と千里中央のアクセスを向上させることとしており、阪急箕面駅から徒步5分ほど「箕面六丁目バス停」から箕面中央線(新稻循環)をご利用いただくことで、乗り換えなく千里中央へアクセス可能となります。

【2】その他の路線バスに関するここと 29件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
14	西部	<p>○バス路線についてパブコメに意見言えると聞いて書いています。早速ですが箕面市民となって5年は経つのですがあまりバス利用ができていません。その理由は、自宅近くにバス停があるのに行きたいところ行きのバスがないからです。</p> <p>○最寄りバス停は箕面警察前ですが最初はあって、よく利用していた、阪急の梅田行きバスがすぐなくなり、豊中にに行けなくなりました。</p> <p>そして、千中に行きたくてもこのバス停からは無いようです。一番利用したい行き先が近くのバス停から全てなくて途方に暮れていますし困っています。</p> <p>○原田市長さんは市民の声をよく聞き、行動に移してくださる方だと思いほかの路線についてはわかりませんが自分の利用したい路線についてお願いしたいと思い書き込んでいます。</p> <p>○先日、船場阪大前に行きたくて別の近い路線を利用したら、阪大前行ではないバス遅れていたらしく、それがわからず時間通り来たと思い、乗ったら、どうやらおくれていて違う行き先に乗ったらしく、阪大前は行かない、と途中で気づき慌てて茅野駅前で降りて新しい鉄道に乗り換える羽目になりました。茅野駅で乗り換えず阪大方面に行くバスも増やしてほしいです。便数も少なくて困りました。これは中小学校前からでした。</p> <p>○せめて、豊中行きと千中行は警察前からあってもいいはず、と思うんです。どうかどうかこの路線を作ってください。車に乗れなくなる日が遠からず來るので絶対必要です。どうぞよろしくお願ひいたします。</p>	<p>○ご意見の阪北線については、利用者が少なかったため阪急箕面駅 ⇄ 柴原阪大前駅間の運行は取りやめられています。</p> <p>○千里中央へ運行する路線の設定については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。</p> <p>○阪急箕面駅前 ⇄ 千里中央間のアクセスについては、社会実験路線である箕面中央線（新稻系統）の見直しにより、市西部地域と千里中央のアクセスを向上させることとしており、阪急箕面駅から徒歩5分ほどの箕面六丁目バス停や箕面警察前バス停から箕面中央線（新稻循環）をご利用いただくことで、乗り換えなく千里中央へアクセス可能となります。</p> <p>○バスの増便に関しては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。</p>
15	中部	<p>○バス路線見直しのご尽力に感謝申し上げます。</p> <p>運転士不足、バス事業の収支等、全国に共通する「交通危機」の中、将来を含め、市民の移動の自由を支える市の役割は大変重要と考えます。</p> <p>運転士さんの養成や、処遇改善、地域交通活性化の対策強化と財政面での出動、国や関係機関にも積極的な対策を求めることが必要と考えます。</p> <p>○私たちの地域は高齢化がすすみ、移動手段はバスに依存するという方が増えています。健康や文化活動の関心は高く、公共施設に行くためのバスの増便や路線の拡充への願いは切実です。</p> <p>○オレンジゆづるバスは、高齢者やハディのある方々の日常生活を支え、買い物、医療、文化活動など社会参加や移動の自由を保障するものです。収支重視ではかれるものではないと考えます。</p> <p>○上記の点を踏まえ、以下要望と提案です。</p> <p>① 阪急バスは、廃止されました箕面駅から千里中央行きの復活を要望します。箕面駅から千里中央行きのバスがなくなり、当初から指摘されていましたが、千里中央に行くのに萱野駅で乗り換えなくてはならないので料金面でも移動の時間も従来より負担になっています。</p>	<p>○千里中央へのアクセスについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。</p> <p>○阪急箕面駅前 ⇄ 千里中央間のアクセスについては、社会実験路線である箕面中央線（新稻系統）の見直しにより、市西部地域と千里中央のアクセスを向上させることとしており、阪急箕面駅から徒歩5分ほどの「箕面六丁目バス停」から箕面中央線（新稻循環）をご利用いただくことで、乗り換えなく千里中央へアクセス可能となります。</p>
16	西部	<p>○以前よりバスが大幅に減り、また千里中央に行くバスも激減しています。</p> <p>○箕面は横の公共交通機関がバスしかありません。</p> <p>○交通インフラが充実している街は活気がありますし、住みやすくなればさらに箕面市の価値が上がるものと考えます。どうかよろしくお願ひいたします。</p>	<p>○千里中央へのアクセスについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。</p> <p>○一方、市西部から千里中央へのアクセスについては、市民意見を踏まえ、素案P29に記載のとおり、千里中央へのアクセスを向上させる見直し案となっています。</p> <p>○ご意見のとおり、まちの発展・活性化には公共交通は重要です。持続可能な公共交通の実現に向け、引き続き努めてまいります。</p>

【2】その他の路線バスに関するここと 29件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
17	西部	<p>○箕面市在住、4歳と0歳児の母です。車無し、移動は基本徒歩、電車、バス、最近子供二人のせて自転車にも乗るようになりました。妊娠期間中と0歳児を自転車にのせられるようになるまでの期間経験した事もふまえて幾つか意見させてください。</p> <p>○府道9号線に阪急箕面駅～阪急池田駅まで乗り換えないで行けるルートがあると便利です。五月山公園にも気軽に行けるようになり子連れのではないでしょうか。</p> <p>○箕面駅から阪急電車に乗って石橋阪大前駅でエレベーターを使い反対側ホームに乗り換え、池田駅に着いてから徒歩又はバスで20分前後かかります。これは小さい子連れにはハードルが高く、気軽にに行けません。</p> <p>○また、現在畠4丁目でバスを乗り換えることになりますが、乳幼児の集中力や疲れを常に考えながら動かないといけない親にとってはバスの待ち時間も削りたいところです。増してや、府道9号線を真っ直ぐ行くだけのルートなのに乗り換えが必要なことに納得がいきません。子連れ親子に優しいダイヤルルートを検討お願いします。</p>	<p>○バス運転士が不足している現状、持続可能な公共交通の観点やバス事業者の採算性確保の観点から、需要が不透明な路線の設定は難しいと考えています。</p> <p>○ご意見については、運行事業者にお伝えいたします。</p>
18	西部	<p>○阪急箕面駅～少路駅方面～豊中駅へのバスもあれば便利です。</p> <p>○万博記念公園や大阪空港と子連れがよく行きそうな場所ですが、阪急箕面方面からだと、電車の乗り換えが2回必要で遠回りしている感覚になります。</p> <p>○豊中鶴岡線という大きな道筋にバス路線がないのが不思議です。そして服部緑地公園へは車なしでは到底気軽にに行くことができません。こちらも一本で行けるようになればうれしいです。</p>	<p>○バス運転士が不足している現状、持続可能な公共交通の観点やバス事業者の採算性確保の観点から、需要が不透明な路線の設定は難しいと考えています。</p> <p>○ご意見については、運行事業者にお伝えいたします。</p>
19	西部	<p>○阪急箕面駅～茨木市(まちなかの森 もっくる)方面や吹田市(万博記念公園)方面も一本で行けるとうれしいです。北摂地域の横移動は一度電車で南下しその後北上する遠回りかつ乗り換えを強いられます。</p>	<p>○バス運転士が不足している現状、持続可能な公共交通の観点やバス事業者の採算性確保の観点から、需要が不透明な路線の設定は難しいと考えています。</p> <p>○ご意見については、運行事業者にお伝えいたします。</p>
20	東部	<p>○「市内バス路線の見直し(素案)について」p.43に関連して、豊能西線(箕面萱野駅発着系統)を除く、北大阪ネオボリス線(トンネル経由27系統、泉原経由24系統)・東能勢線(26系統)・忍頂寺線(のうち奥系統)は、箕面市内外を結ぶ地域間幹線交通として重要な立ち位置にあるが、特にこの頃のダイヤ改正での50%以上の減便が顕著である。</p> <p>○以前からパブリックコメントでこれらの路線の維持について訴えてきたが、関係市町・府・国との連携がまったく見受けられない。ぜひとも、当該3路線は維持すべき路線として取り上げ、国・府の補助金制度を活用できないか。</p>	<p>○他自治体にまたがる路線については、近隣市町村や大阪府などとも連携しながら、必要に応じて検討いたします。</p>
21	東部	<p>○「市内バス路線の見直し(素案)について」p.43に関連して、豊能西線(箕面萱野駅発着系統)は、地域間幹線として国・府の補助の対象になっているが、能勢電鉄や箕面森町地区センターでの乗り換えほかの代替できる交通機関が充実している。</p> <p>○運転士などの責重で限られた『資源』を無駄遣いすべきではないので、豊能町と交渉して、この系統の廃止を願い出てほしい。むしろ、箕面森町線1系統や北大阪ネオボリス線27系統の充実化に取り組んでほしい。</p>	<p>○ご意見のとおり、運転士不足の現状において、バス運転士などの「資源」の有効活用は非常に重要となります。</p> <p>○一方、豊能西線については、豊能町地域公共交通計画において「豊能町と町外の交通結節点を連絡する交通」として位置づけられています。</p> <p>○箕面市ではバス運転士確保のため、素案P19に記載のとおり広報紙に運転士募集の特集を組むなど様々な取り組みを実施しています。</p> <p>○持続可能な公共交通の実現に向け、引き続き運転士確保に向け検討して取り組んでまいります。</p>

【2】その他の路線バスに関する事項 29件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
22	東部	○阪急バスが停留所・ホームページ等でおこなう告知文では、増便を伴う改正では「いついつの時間帯に何便増便する」と具体的に書かれているが、減便を伴う改正では表現が曖昧で分かりづらいので、具体的な表現にしてほしい（岐阜バスなどすでに取り組まれている）。	○ご意見について運行事業者にお伝えいたします。
23	東部	○箕面への観光客のうち、箕面萱野駅から箕面滝方面へ向かう来訪者が、google mapの経路検索を鵜呑みにして、如意谷線で如意谷住宅前まで行ってそこから徒歩で向かうということが散見されるので、阪急箕面駅行きのバスを利用するよう誘導できないか。	○ご意見について運行事業者にお伝えいたします。 ○なお、オレンジゆするバスについては、阪急箕面駅で降車いただくよう車内に案内を掲示しています。
24	東部	○また粟生団地から北千里行きの阪急バスが激減しているので不便です。（昨年）元にもどしてください。	○粟生団地線の増便については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-3】をご参照ください。

【2】その他の路線バスに関する事項 29件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
25	西部	<p>○市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）を運行する路線バスの経路を府道箕面池田線（通称山麓線）経由に変更する。 新ルート：箕面駅→（府道箕面池田線）如意谷住宅→白島北→箕面萱野駅→粟生間谷・彩都等</p> <p>○オレンジゆずるバス（青ルート）のルートを次の様に変更する ・新ルート 1： (往) 箕面駅→（市道箕面今宮線）第2中学校口→白島2丁目→箕面萱野駅→粟生間谷→箕面萱野駅→新船場北橋→市立病院→箕面市役所→箕面駅 (復) 箕面駅→市役所・市立病院→箕面萱野駅→粟生間谷→箕面萱野駅→白島2丁目→（市道箕面今宮線）第2中学校口→箕面駅</p> <p><提言の理由></p> <p>○市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）は主として大型路線バス運行に起因する沿道市民への長年（40数年）に亘る交通安全及び住宅環境の悪化等の被害は深刻でまんの限度を超えている。</p> <p>○車道幅/道路幅が狭く、歩道が未整備なうえ、大型バスを運行するには不安全、不適格な道路である。（道路運送法 車両制限令の基準を満さず、道路管理者の特別要請で近畿運輸局は条件付きで認可した経緯があることを確認済み）</p> <p>○箕面市は道路安全対策事業と称し、両側歩道及び道路拡幅の整備の計画を発表したが、地権者からの任意の用地買収、完成年度の定めのない計画であり、何時完成するか分からない。</p> <p>○過去の交通調査（平均速度は毎43/夜47km/時以上）及び実感として、制限スピード違反の多数の車両が道路を危険な状況にし、阪急バスさえも30km/時の制限を超している状況である（阪急バスには何度も苦情申し立ても改善ナシ）。箕面市が施工した道路安全対策事業のNo1工事（令和5年度施工）施工後は、ほぼ全車両の走行速度がさらに上昇しているを感じている。</p> <p>○騒音レベルも住居専用地域の環境基準を超過しており、長年なんら対策もせず放置されている状況（減速、徐行等の立て看板さえ設置されず）。</p> <p>○箕面駅と箕面萱野駅間の乗客の約95%は両駅での利用者（箕面今宮線の通過客）であり、両駅間にある5つのバス停（白島-坊島-如意谷-第二中口-北小口）からの乗客はほぼ皆無の状況である。バブコメ資料のオレンジゆずるバスの当該バス停1日当たり利用者数は北小学校口 1.0人（0.3人）、第2中学校口 7.2人（3.8人）と報告されている。</p> <p>○歴史的にも、過去、箕面市は「路線バスを箕面今宮線に通す際、山麓線の整備が出来れば、そちらへバス運行を変更するので、暫定的なものである」と説明があったと住民は承知している。</p> <p>○本提言により次の様な利用者の利便性が素早く向上する</p> <p>○路線バスの社会実験路線（如意谷線）が本格運行になった事で、ルミナスから箕面萱野駅行きの利便性が向上した。</p> <p>○市道箕面今宮線運行の路線バスを山麓線経由とすることで、ルミナス内を巡回運行するオレンジゆずるバス（青ルート）が無くとも、運行頻度の高い路線バスでルミナス・如意谷住宅から箕面駅および箕面萱野駅へのアクセスは格段に改善向上される。</p> <p>○市道箕面今宮線沿線の市民はオレンジゆずるバス（青ルート）の新ルートで、箕面萱野駅および箕面駅へのアクセス可能となり、利便性は現状並みに確保できる。また、山麓線経由の路線バスを利用することも可能である。</p> <p>○令和3年実施のバブコメで提出したコメント（「桜通りへの大型路線バスの運行を山麓線へ変更すべき」）が協議会で一切取り上げられず、検討・議論さえ成されなかった。沿道住民の声は、「道路は狭くて歩道が無く危険なのに大型路線バスが通行」「環境基準を超える騒音による被害」「多数の制限スピード違反の通過車両の通行」なので、「大型路線バスの運行は山麓線経由とするべき」、とのバブコメでの訴えに対し、「運行便数は増加せず、減少する」のみしか箕面市/協議会は示していません。これでは、当該道路の大型路線バス運行の適格性を検討したことにはなっていない。</p> <p>・2024年3月の箕面萱野駅運用開始後の利用者数の実績データも揃っていることから、再度、問題提起するので、実績データを基に提言を検証の上、採用されたい。</p>	<p>○市道箕面今宮線を運行する路線バスは、地元自治会などの要望を受けて、運行事業者が車両幅2.5メートルのバスによる運行の申請を運輸局に行い、昭和35年9月に運輸開始届を提出し、運行を開始したことを確認しています。また、同路線は、道路認定幅員で車道幅員が概ね5.5m以上確保されている路線と認識しており、不適格な道路とは考えていません。</p> <p>○当該路線は、道路交通法に基づく「大型自動車等通行止め（3t以上）」等の規制がかかっていますが、「大阪府道路交通規則」において、路線バスはこの規制の対象外となっており、通行が可能です。</p> <p>○市道箕面今宮線道路安全対策（歩道整備）事業については、沿道地権者のご協力をいただきながら、道路担当部局において現在整備を進めています。なお、同路線の一部で水路がある区間については、令和7年度末までに整備を完了する予定です。</p> <p>○速度超過に関するご意見については、運行事業者にお伝えいたします。</p> <p>○市道箕面今宮線の自動車騒音については、対策が必要となる要請限度内となっていますが、一部の箇所で環境基準を超えていました。現在整備を進めている、市道箕面今宮線道路安全対策（歩道整備）事業の水路がある区間において低騒音（排水性）舗装を採用し、騒音環境の改善に取り組んでいます。</p> <p>○阪急箕面駅と箕面萱野駅間のバス停（白島-坊島-如意谷-第二中学校口-北小学校口）の1日当たりの路線バスの延べ利用者数は800人以上と聞いており、現在多くのかたにご利用いただいている。</p> <p>○市道箕面今宮線を運行する路線バス（白島線）は、地元自治会などの要望を受けて、昭和35年9月から運行を開始した路線であり、運行ルートについて、「府道箕面池田線が供用開始されるまでの暫定ルートとして市道箕面今宮線を運行する」と説明した事実は確認出来ていません。</p> <p>○ご提案の内容で見直しを行った場合、如意谷地域についてオレンジゆずるバスの運行をとりやめることとなります。令和6年度のオレンジゆずるバスOD調査の結果より、如意谷地域から阪急箕面駅への利用が27人/日、箕面市役所への利用が22人/日、市立病院への利用が25人/日と多くの利用が確認されています。</p> <p>○また第2中学校口付近の利用者が市立病院、箕面市役所など市内公共施設へアクセスするにあたり、所要時間が大幅に増加することになります。</p> <p>○第10回オレンジゆずるバス再編検討分科会にて改めて検討しましたが、既存利用者への影響を踏まえ見直しは行わないこととなりました。</p> <p>○なお、令和3年4月～7月実施のパブリックコメントでいただきましたご意見については、全ての意見を協議会委員及び路線バス網再編検討分科会委員に共有するとともに、特に意見の多かった意見内容に対する「市・協議会の基本的な考え方」、および1件1件の意見に対する「市・協議会の考え方」を協議会で確認・議論いただいた上で公表しています。</p> <p>○阪急箕面駅と箕面萱野駅間のバス停（白島-坊島-如意谷-第二中学校口-北小学校口）の1日当たりの路線バスの延べ利用者数は800人以上かつ1便当たりの利用者数は延伸前後と比較して大きく変化していないと聞いており、当該区間を提案内容のとおりオレンジゆずるバス車両で運行した場合には運行時間によっては積み残しが発生することになります。</p> <p>○さらに、如意谷地域から阪急箕面駅や箕面市役所、市立病院へのアクセスがなくなることなど、既存の利用者への影響が大きくなります。</p> <p>○オレンジゆずるバスの見直しについては、令和6年度に実施した利用者アンケートを参考にしており、利用者の年齢層や乗り継ぎへの抵抗、定時性を見直したことへの効果などを確認しながら検討を進めています。</p> <p>○オレンジゆずるバスの利用実態の把握のため、オレンジゆずるバス利用者アンケートは毎年実施しています。</p>

【2】その他の路線バスに関するここと 29件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
26	北部	<p>○止々呂美・箕面森町地域は路線バスの運賃が高いため、特に高齢者は出かける回数を減らすので健康にも影響します。</p> <p>○市街地の運賃値上げ率は低いのに、森町線は運賃改正の度に驚くような値上げは理解ができません。</p> <p>○一部の地域だけで負担するのではなく、箕面市民全体で負担して、路線バスやコミュニティバスを維持いく方法を考えいただきたいです。</p>	<p>○箕面森町線の運賃に関しては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-4】をご参照ください。</p> <p>○また、令和5年と令和6年に実施された運行事業者の運賃改定については、運転士不足に対応するための待遇改善や物価高騰などにより運行に必要なコストが増加傾向にある中、公共交通機関として旅客輸送サービスを安定的に提供するために実施されたものとなります。</p> <p>○箕面森町線は、市内のその他地域と比較して運行距離が長く、運行に必要なコストも高いことから、市内のその他地域と比較して改定額が大きくなっています。</p> <p>○なお、箕面森町線の運賃改定額を、その他の路線の利用者数も含めて負担することは、公平性の観点から困難と考えます。</p>
27	北部	<p>○豊能は、能勢電の本数が減って不便になりかけていたところ、交渉して新たに企業団地経由箕面萱野行きの路線バスも走らせています。止々呂美は通らないので乗れません。</p> <p>○電車のほうが多数の人を運ぶことができるでの豊能の人たちにはバス通勤(通学)から電車に戻っていただき、その路線の運転手を確保し池田行きのバスを担当してもらい、現在2時間に一本のところ、せめて1時間に一本走らせていただきたいです。</p> <p>○止々呂美は池田も生活圏ですので！</p>	<p>○ご意見の豊能西線については、豊能町地域公共交通計画において「豊能町と町外の交通結節点を連絡する交通」として位置づけられ運行されているものとなります。</p> <p>○阪急池田駅から止々呂美地域を経由し豊能町方面へ向かう東能勢線については利用者が少なく、運行事業者からは収支が確保できていない状況のため、増便は難しいと聞いています。</p>
28	北部	<p>○勝尾寺参拝者のバスは、阪急観光バスに担当していただけると、路線バスの運転手の人数を確保できるのは！とおもっております。</p> <p>○止々呂美地域の過疎化は深刻です。どうぞよろしくお願ひ申しあげます。</p> <p>○最後まで読んでいただき、ありがとうございました。</p>	○ご意見については、運行事業者にお伝えいたします。
29	東部	<p>○豊川住宅前のバス停を普段使用しています。</p> <p>○箕面萱野駅行きのバスを増やしてほしいです。</p> <p>せっかく新駅が出来たのでもっと利用したいです。オレンジゆずるバスは混んでいて、赤ちゃんがいると使いづらいです。</p> <p>阪急バス増やしてほしいです。</p>	○バスの増便に関しては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-3】をご参照ください。

【3】オレンジゆずるバスの見直しに関すること
①「ルート」に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	<p>○2024年市長選挙において、原田市長はオレンジゆずるバスの台数を増やし、東西からのルートを増やすと明言されています。</p> <p>○バスの運転手不足は今に始まった事でもなく、市長選時点においても社会問題となっています。市長の公約を踏まえると、オレンジゆずるバスを増便すべきではないでしょうか？</p>	<p>○オレンジゆずるバスとしては減便させずに現状維持とする一方、既存の路線バスを活用した新規ルートを設定し、オレンジゆずるバスとは違った形でバス路線を拡充していることに加え、社会実験路線の見直しにおいても地域の移動手段がなくならぬよう見直しを行い、一部地域においては運行の効率化により利便性が向上する見直し内容としています。</p>
2	東部	○オレンジゆずるバスは基本市内で完結している路線ですが、例えば青ルートに千里中央駅を、黄ルートに北千里を追加すれば利便性は向上します。他市への乗り入れはできないのでしょうか？	<p>○ご意見を受け、改めてオレンジゆずるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、オレンジゆずるバスは「市内完結型」「市内公共施設への輸送」を役割としており、市外へのアクセスについては、運行にかかる所要時間の増加、運行本数の減少など既存の利用者への影響が大きいことから難しいとの結論に至りました。</p>
3	東部	○青ルートのオレンジバスを利用して萱野駅まで行きたくても、駅に停車しないので、大変不便でした。ぜひ青ルートも萱野駅発着をお願いいたします。	<p>○青ルートの箕面萱野駅へのアクセスに伴う運行ルートの見直しについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-1】をご参照ください。</p>
4	東部	○青ルートを利用しています。箕面萱野駅の箕面駅向きのバス停変更は大変ありがたいです。なぜ最初からそうしなかったのか未だに疑問ですが。高齢の母は、キューズモールへゆずるバスで行けるのを以前（改変前）は楽しみにしていましたので大変喜んでいますが、足が悪いので、東向きの帰りのバス停もやはり遠くて辛く、以前のように駅前で乗れるようにしていただきたいです。	<p>○北大阪急行線延伸に併せたバス路線再編の検討の際、オレンジゆずるバス青ルートの箕面萱野駅アクセスについては、オレンジゆずるバス再編検討分科会などで重ねて議論を行っています。</p> <p>○議論の経過や青ルートの箕面萱野駅へのアクセスに伴う運行ルートの見直しについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-1】をご参照ください。</p>
5	中部	○オレンジゆずるバスは公共施設に直接行ける様にと出来たのが目的の一つだったのではないか？如意谷地区、小野原地区から東生涯学習センターや第二総合運動場に直接行けなくなり、学習や運動の機会がなくなりました。なぜなくなったのか分かりません。	<p>○北大阪急行線延伸に伴うバス路線再編において、新たな交通結節点となる箕面萱野駅へのアクセスを検討する中で、如意谷地域⇒箕面萱野駅間は路線バスが運行している一方、平和台地域は路線バスの運行がなく箕面萱野駅へアクセスできないものであったため、当該地区的ルートを入れ替えています。</p> <p>○バス路線再編前のルートにおいては恒常的に遅延が発生しており、安全運行の観点から定時性の確保が課題となっていたことから、令和6年3月のバス路線再編時に小野原地域⇒粟生地域の運行を取り止めることとしました。</p> <p>○今回新たに設定する新規路線において、小野原地域⇒東生涯学習センターのアクセスは確保される予定です。</p> <p>○如意谷地域から東生涯学習センターや第二総合運動場へのアクセスには青ルートをご利用の上、市立病院などで赤ルートに乗り継いでいただきアクセスください。ご利用の際は往復運賃で1日乗り放題となる1日乗車券のご利用をご検討ください。</p>
6	西部	○箕面市役所バス停(箕面駅方面)が交差点に近すぎ、交通の支障になるので北側に移設して欲しい。	<p>○ご意見を受け、改めてオレンジゆずるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、箕面市役所前のバス停（阪急箕面駅方面）については、道路幅員などから近隣に移設することは困難との結論に至りました。</p> <p>○なお、当該バス停は、「交通支障」を抑制するために、歩道に切り込みを入れて設けられています。</p> <p>○交通への支障について、道路管理者にご意見を共有のうえ、改善を要望いたします。</p>
7	西部	○市立病院～豊島高校前のバス停は距離が近く、市立病院とふれあいセンターの2ヶ所に統合しても良いと思う。	<p>○ご意見を受け、改めてオレンジゆずるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、利用定着等の観点から現状維持との結論に至りました。</p>
8	西部	○桜井駅、牧落駅から箕面萱野駅へ行く路線が欲しい。	<p>○桜井駅、牧落駅を運行する黄ルートの箕面萱野駅へのアクセスに伴う運行ルートの見直しについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-2】をご参照ください。</p> <p>○牧落駅や桜井駅から箕面萱野駅へのアクセスについては、オレンジゆずるバス同士を乗り継いでアクセスいただきか、近隣の桜バス停（オレンジゆずるバス・路線バス）または南桜井バス停（路線バスを利用のうえ、箕面萱野駅南で下車）をご利用ください。</p>

【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること
①「ルート」に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
9	北部	○なぜオレンジゆづるバスは箕面コミュニティバスにも関わらず、彩都や森町を除外するのでしょうか。箕面市のコミュニティバスですか？箕面森町と彩都是箕面市です。オレンジゆづるバスを走らせてください。	○北大阪急行線の延伸に伴うバス路線再編において、オレンジゆづるバス再編検討分科会などで検討を行った結果、彩都や箕面森町については、運行が難しい旨の議論があり、オレンジゆづるバスの運行を行わないとのことになりました。 ○それらを踏まえ、オレンジゆづるバスと阪急バスの乗り継ぎ割引を拡充し、彩都地域・止々呂美地域を新たに割引の対象としたことに加え、割引額も拡充いたしました。 ○ご意見を受け、改めてオレンジゆづるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、限られた資源の中、現時点においては、彩都や箕面森町を運行することは難しいとの結論に至りました。
10	西部	○4.オレンジバスの黄色ルートが新駅に停まりません。西地域の住人は不便を感じると説明会で発言を聞きました。ぜひ要望を叶えて下さい。	○黄ルートの箕面萱野駅へのアクセスについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-2】をご参照ください。 ○市西部から箕面船場阪大前駅北出入口へのアクセスについては、黄ルートにて新船場北橋バス停(約50m)をご利用ください。
11	西部	○黄色ルートのみが箕面萱野駅を通っていません。改善して、箕面萱野駅を通るようにお願いします。その理由は以下の通りです。 20世紀までは箕面市の経済は概ね阪急電車によりもたらされて来たと思われ、文化及び経済活動は大阪市や池田・豊中市など近郊の市に依存して来ました。 この度、新しく御堂筋線の延伸で箕面萱野駅ができ、キューズモールを中心とした新しい街が建設されると箕面市が独自に市民に文化活動を提供し、経済活動も他市に依存する必要がなくなります。 しかし、箕面市西部に居住する住民は相変わらず梅田で映画を観、池田市（石橋など）で買い物をしています。今後箕面市が経済や文化などで独立し発展するにはこれら西部の市民をも箕面市の中心部に集めることができなければなりません。そのためにも黄色ルートも箕面萱野駅を通すことをお願いする次第です。	○黄ルートの箕面萱野駅へのアクセスに伴う運行ルートの見直しについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-2】をご参照ください。 ○一方、ご意見のとおり、北大阪急行線延伸の効果を市内全体に波及させるために市内東西移動の利便性を向上させることは重要です。 ○市西部から箕面萱野駅へのアクセスを担う社会実験路線「箕面小野原線」については収支が確保できませんでしたが、地域の交通手段がならないよう見直しを行い、素案P28のとおり、平日については概ね現在の運行本数を維持する方向でまとまっています。 ○将来にわたり持続可能な公共交通を目指し、市内の移動手段が確保できるよう引き続き努めてまいります。
12	中部	○オレンジゆづるバスは、地域と公共施設をつなぐ重要な役割があります。萱野東西線のバス停設置や、らいとびあ付近のバス亭を加えるように要望します。稻ふれいセンターに行く場合も、近隣に「ゆづるバス亭」がなく、第2中学校周辺のゆづるバス路線拡充を求めます。	○らいとびあ21の近くに新たにバス停を追加する場合、ルート変更の必要が生じ、今より所要時間が増加することが想定されます。 ○ご意見を受け、オレンジゆづるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、バス停を新設する場合は所要時間が増加し、その時間を確保するために一部の地域の運行を取りやめる必要が生じ、既存の利用者に影響が生じてしまうため、新設は難しいとの結論に至りました。
13	東部	○「市内バス路線の見直し（素案）について」p.10について、赤ルートの最終便の外院の里止まりを入庫回送路を活用して粟生外院まで路線延長できないか。もしくは最終便だけ粟生外院から粟生団地に向かう（業務終了の車内点検時間を粟生団地で確保するため）でもよい。	○ご意見を受け、オレンジゆづるバス再編検討分科会でご確認いただいた結果、運転士の勤務時間や配車を調整のうえ、赤ルートの平日12便及び土日祝10便を粟生外院まで延長することとします。

【3】オレンジゆするバスの見直しに関すること
①「ルート」に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
14	西部	<p>【【2】その他の路線バスに関すること-N0.26から再掲】</p> <p>○市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）を運行する路線バスの経路を府道箕面池田線（通称山麓線）経由に変更する。</p> <p>新ルート： 箕面駅→（府道箕面池田線）如意谷住宅→白島北→箕面萱野駅→粟生間谷・彩都等</p> <p>○オレンジゆするバス（青ルート）のルートを次の様に変更する</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新ルート 1 : (往) 箕面駅→（市道箕面今宮線）第2中学校口→白島2丁目→箕面萱野駅→粟生間谷→箕面萱野駅→新船場北橋→市立病院→箕面市役所→箕面駅 (復) 箕面駅→市役所・市立病院→箕面萱野駅→粟生間谷→箕面萱野駅→白島2丁目→（市道箕面今宮線）第2中学校口→箕面駅 <p><提言の理由></p> <p>○市道箕面今宮線（箕面2丁目から白島2丁目交差点間）は主として大型路線バス運行に起因する沿道市民への長年（40数年）に亘る交通安全及び住宅環境の悪化等の被害は深刻でがまんの限度を超えている。</p> <p>○車道幅/道路幅が狭く、歩道が未整備なうえ、大型バスを運行するには不安全、不適格な道路である。（道路運送法、車両制限令の基準を満さず、道路管理者の特別要請で近畿運輸局は条件付きで認可した経緯があることを確認済み）</p> <p>○箕面市は道路安全対策事業と称し、両側歩道及び道路拡幅の整備の計画を発表したが、地権者からの任意の用地買収、完成年度の定めのない計画であり、何時完成するか分からない。</p> <p>○過去の交通調査（平均速度は昼43/夜47km/時以上）及び実感として、制限スピード違反の多数の車両が道路を危険な状況にし、阪急バスでさえも30km/時の制限を超している状況である（阪急バスには何度も苦情申し立ても改善ナシ）。箕面市が施工した道路安全対策事業のNo1工事（令和5年度施工）施工後は、ほぼ全車両の走行速度がさらに上昇しているのを感じている。</p> <p>○騒音レベルも住居専用地域の環境基準を超過しており、長年なんら対策もせず放置されている状況（減速、徐行等の立て看板さえ設置されず）。</p> <p>○箕面駅と箕面萱野駅間の乗客の約95%は両駅での利用者（箕面今宮線の通過客）であり、両駅間にある5つのバス停（白島-坊島-如意谷-第二中口-北小口）からの乗客はほぼ皆無の状況である。パブコメ資料のオレンジゆするバスの当該バス停1日当たり利用者数は北小学校口 1.0人（0.3人）、第2中学校口 7.2人（3.8人）と報告されている。</p> <p>○歴史的にも、過去、箕面市は「路線バスを箕面今宮線に通す際、山麓線の整備が出来れば、そちらへバス運行を変更するので、暫定的なものである」と説明があったと住民は承知している。</p> <p>○本提言により次の様な利用者の利便性が素案より向上する</p> <p>○路線バスの社会実験路線（如意谷線）が本格運行になった事で、ルミナスから箕面萱野駅行きの利便性が向上した。</p> <p>○市道箕面今宮線運行の路線バスを山麓線経由とすることで、ルミナス内を巡回運行するオレンジゆするバス（青ルート）が無くとも、運行頻度の高い路線バスでルミナス・如意谷住宅から箕面駅および箕面萱野駅へのアクセスは格段に改善向上される。</p> <p>○市道箕面今宮線沿線の市民はオレンジゆするバス（青ルート）の新ルートで、箕面萱野駅および箕面駅へのアクセス可能となり、利便性は現状並みに確保できる。また、山麓線経由の路線バスを利用することも可能である。</p> <p>○令和3年実施のパブコメで提出したコメント（「桜通りへの大型路線バスの運行を山麓線へ変更すべき」）が協議会で一切取り上げられず、検討・議論さえ成されなかった。沿道住民の声は、「道路は狭くて歩道が無く危険なのに大型路線バスが通行」「環境基準を超える騒音による被害」「多数の制限スピード違反の通過車両の通行」などで、「大型路線バスの運行は山麓線経由とするべき」とのパブコメでの訴えに対し、「運行便数は増加せず、減少する」のみしか箕面市/協議会は示していません。これでは、当該道路の大型路線バス運行の適格性を検討したことにはなっていない。</p> <p>・2024年3月の箕面萱野駅運用開始後の利用者数の実績データも揃っていることから、再度、問題提起するので、実績データを基に提言を検証の上、採用されたい。</p>	<p>【【2】その他の路線バスに関すること-N0.26から再掲】</p> <p>○市道箕面今宮線を運行する路線バスは、地元自治会などの要望を受けて、運行事業者が車両幅2.5メートルのバスによる運行の申請を運輸局に行い、昭和35年9月に運輸開始届を提出し、運行を開始しましたことを確認しています。また、同路線は、道路認定幅員で車道幅員が概ね5.5m以上確保されているる路線と認識しており、不適格な道路とは考えていません。</p> <p>○当該路線は、道路交通法に基づく「大型自動車等通行止め（3t以上）」等の規制がかかっていますが、「大阪府道路交通規則」において、路線バスはこの規制の対象外となっており、通行が可能です。</p> <p>○市道箕面今宮線道路安全対策（歩道整備）事業については、沿道地権者のご協力をいただきながら、道路担当部局において現在整備を進めています。なお、同路線の一部で水路がある区間については、令和7年度末までに整備を完了する予定です。</p> <p>○速度超過に関するご意見については、運行事業者にお伝えいたします。</p> <p>○市道箕面今宮線の自動車騒音については、対策が必要となる要請限度内となっていますが、一部の箇所で環境基準を超えていました。現在整備を進めている、市道箕面今宮線道路安全対策（歩道整備）事業の水路がある区間において低騒音（排水性）舗装を採用し、騒音環境の改善に取り組んでいます。</p> <p>○阪急箕面駅と箕面萱野駅間のバス停（白島-坊島-如意谷-第二中学校口-北小学校口）の1日当たりの路線バスの延べ利用者数は800人以上と聞いており、現在多くのかたにご利用いただいている。</p> <p>○市道箕面今宮線を運行する路線バス（白島線）は、地元自治会などの要望を受けて、昭和35年9月から運行を開始した路線であり、運行ルートについて、「府道箕面池田線が供用開始されるまでの暫定期として市道箕面今宮線を運行する」と説明した事実は確認出来ていません。</p> <p>○ご提案の内容で見直しを行った場合、如意谷地域についてオレンジゆするバスの運行をとりやめることとなります。令和6年度のオレンジゆするバスOD調査の結果より、如意谷地域から箕面駅への利用が27人/日、箕面市役所への利用が22人/日、市立病院への利用が25人/日と多くの利用が確認されています。</p> <p>○また第2中学校口付近の利用者が市立病院、箕面市役所など市内公共施設へアクセスするにあたり、所要時間が大幅に増加することになります。</p> <p>○第10回オレンジゆするバス再編検討分科会にて改めて検討しましたが、既存利用者への影響を踏まえ見直しは行わないこととなりました。</p> <p>○なお、令和3年4月～7月実施のパブリックコメントでいただきましたご意見については、全ての意見を協議会委員及び路線バス網再編検討分科会委員に共有するとともに、特に意見の多かった意見内容に対する「市・協議会の基本的な考え方」、および1件1件の意見に対する「市・協議会の考え方」を協議会で確認・議論いただいた上で公表しています。</p> <p>○阪急箕面駅と箕面萱野駅間のバス停（白島-坊島-如意谷-第二中学校口-北小学校口）の1日当たりの路線バスの延べ利用者数は800人以上かつ1便当たりの利用者数は延伸前後と比較して大きく変化していないと聞いており、当該区間を提案内容のとおりオレンジゆするバス車両で運行した場合には運行時間によっては積み残しが発生することになります。</p> <p>○さらに、如意谷地域から箕面駅や箕面市役所、市立病院へのアクセスがなくなることなど、既存の利用者への影響が大きくなります。</p> <p>○オレンジゆするバスの見直しについては、令和6年度に実施した利用者アンケートを参考にしており、利用者の年齢層や乗り継ぎへの抵抗、定時性を見直したことへの効果などを確認しながら検討を進めています。</p> <p>○オレンジゆするバスの利用実態の把握のため、オレンジゆするバス利用者アンケートは毎年実施しています。</p>

【3】オレンジゆずるバスの見直しに関すること
①「ルート」に関すること 17件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
15	東部	○オレンジゆずるバスの運行ルートの件、今迄、青ルートの粟生団地・間谷住宅を運行するルートが白島から船場を新御堂筋で運行して箕面萱野駅への連絡が大変便利であったのに、青松園前から第4中学校口前を通り、171号線に入り、今宮1丁目を通り、新御堂筋も左折して、箕面萱野駅南停留所を運行するようになり、帰りも箕面萱野駅からかなり遠い171号線の停留所に変わりました。まず何故その様なルートに変更になったのか。	○議論の経過や青ルートの箕面萱野駅へのアクセスに伴う運行ルートの見直しについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-1】をご参照ください。
16	東部	○次に新ルートの第4中学校前と今宮1丁目の乗降客がどれだけいるのか。当然調べていると思いますでは是非示して下さい。変更したメリットはほとんど感じられないのですがどうでしょうか。	○オレンジゆずるバスのバス停の1日あたり利用者数については、素案P33に記載しておりますのでご確認ください。 ○オレンジゆずるバスのルート設定にあたっては、路線バスとの重複も考慮し設定しています。また、路線バスの補完を役割として運行しており、路線バスの運行がない地域を運行することで地域の移動手段を確保しております。
17	東部	○私をはじめ、青ルート乗行の皆様の意見としては是非、早急に元のルートに戻して欲しいという人がほとんどです。是非、運行ルートの変更をお願いいたします。もう一つ付け加えて申しますが、わざわざ車が込む171号線は通らない方が良いのではないでしょうか。	○青ルートの箕面萱野駅へのアクセスに伴う運行ルートの見直しについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-1】をご参照ください。 ○また双方向ルートを国道423号側道へのアクセスに見直すことにより、青ルートについて国道171号の運行はなくなります。

【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること
②「便数」に関すること 3件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	<p>【【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること—①「ルート」に関すること—N0.1から再掲】</p> <p>○2024年市長選挙において、原田市長はオレンジゆづるバスの台数を増やし、東西からのルートを増やすと明言されています。</p> <p>○バスの運転手不足は今に始まった事でもなく、市長選時点においても社会問題となっています。市長の公約を踏まえると、オレンジゆづるバスを増便すべきではないでしょうか？</p>	<p>【【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること—①「ルート」に関すること—N0.1から再掲】</p> <p>○オレンジゆづるバスとしては減便させずに現状維持とする一方、既存の路線バスを活用した新規ルートを設定し、オレンジゆづるバスとは違った形でバス路線を拡充していることに加え、社会実験路線の見直しにおいても地域の移動手段がなくななるよう見直しを行い、一部地域においては運行の効率化により利便性が向上する見直し内容としています。</p>
2	東部	<p>○各ルート休日4時台で運行終了してしまうが、せめてもう1時間5時台まで延長してほしい。 理由 図書館等公共施設の開館時間が通例5時までなので、それに合わせるべきと思料。</p>	<p>○日曜日、祝日の運行については、令和6年3月のバス路線の再編時に月曜日～土曜日までの運行と、日曜日、祝日の運行ルートをあわせる見直しを実施しました。</p> <p>○月曜日～金曜日までの利用者と従来の土曜日の利用者を比較すると、特に土曜日の朝夕の利用が少なかったことから、土・日曜日、祝日は月曜日～金曜日より運行時間帯を短くして運行することとしました。</p> <p>○オレンジゆづるバスの運行時間帯の拡大については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3－3】をご参照ください。</p>
3	西部	<p>○オレンジバスの終バス時間をもっと遅くして下さい。オレンジバスで出掛けても帰宅時間にバスが無くて、困っています。帰りは阪急バスと徒歩で帰るしかありません。何年も前からアンケートでお願いしています。また、土日は更に減便となっています。これでは利用する気になりません。オレンジバスの利用を増やしたいならば運行時間を拡大するなど利用者目線にたって検討して下さい。</p>	<p>○日曜日、祝日の運行については、令和6年3月のバス路線の再編時に月曜日～土曜日までの運行と、日曜日、祝日の運行ルートをあわせる見直しを実施しました。</p> <p>○月曜日～金曜日までの利用者と従来の土曜日の利用者を比較すると、特に土曜日の朝夕の利用が少なかったことから、土・日曜日、祝日は月曜日～金曜日より運行時間帯を短くして運行することとしました。</p> <p>○オレンジゆづるバスの運行時間帯の拡大については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3－3】をご参照ください。</p>

【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること
③「ダイヤ」に関すること 4件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	○箕面市立病院発箕面駅方面のバスの発車時間帯が、偏っているので各ルートで20分間隔となるよう再編して欲しい。	○オレンジゆづるバスのダイヤの偏りについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-4】をご参照ください。
2	西部	○ゆづるバスはどのルートも現在1時間に一本で、しかも時間がひつついています。もっと間隔をあけられないか、説明会で質問したところ、箕面市立病院の開院時間に合わせているとの回答でした。ですが、今は診察時間は予約制になっています。なので、開院時間に殺到することはありません。再度、ご検討ください。	○ご意見を受け、改めてオレンジゆづるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、現在においても、市立病院の当日枠の受付は8時30分から先着順であることから、受付開始時間を基準としたダイヤ設定とする結論に至りました。
3	東部	○「市内バス路線の見直し（素案）について」p.10について、基本的な考えにある「市立病院での受付時間に配慮して」とあるが、赤ルートと青ルートにおいては、箕面萱野～東北部は運行時間が似通っている。 ○「バーンダイヤ」に加えて、JR四国がすでに取り組んでいる「タクトダイヤ」を取り入れ、ゆづるバス間どうしの乗り継ぎの利便性の向上、乗車機会の増加を実現していただきたい。	○ご意見を受け、改めてオレンジゆづるバス再編検討分科会でご確認いただきましたが、現在の運行ルートで「タクトダイヤ(※)」を導入した場合、運行時間が増加しパーンダイヤを維持出来なくなることや、3台のバスが同時に停車する場所を確保することが困難であることなどから導入は難しいとの結論に至りました。 ○今後の検討の参考とさせていただきます。貴重なご意見ありがとうございます。 (※)複数の路線がほぼ同時刻に主要なバス停に到着し、お互いに乗り換えができるよう設定されたダイヤ
4	東部	○ただ、小野原西地域のバス事情として一番の問題は、千里中央行きと箕面船場方面へ行くバス、ゆづるバスが、ほぼ同じ時刻にスケジュールされていることです。どこかの駅に行きたいのに、バスが1時間に1本しかない感覚です。以前は、千里中央行きだけでしたが、30分ほどに1本のバスがありました。ゆづるバスと阪急バスの時刻をずらして、30分に1本バスが出るようにしてください。 今は、同じ時間帯に人が集まるので、乗らないバスが停車して扉を開けて確認して、とバスにとっても乗車する人にとっても無駄な動きになっています。 また、すぐ前に別のバスが走っていることもあります。	○オレンジゆづるバスについては、資料P10に記載のとおり、市立病院での受付開始時間に配慮したうえで、利用者にとってわかりやすい1時間に1本のバーンダイヤの設定としています。 ○オレンジゆづるバスのダイヤの見直しの検討については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-4】をご参照ください。 ○現在、バス停によっては別路線を運行するバスとの運行間隔が短く、利用者にとって使い勝手が悪い課題があることには認識していますが、運行事業者に問い合わせたところ、運転士や車両台数の制約、他のバス停への影響などから、複数路線が運行する全てのバス停において、運行間隔を均等とすることは難しいと回答がありました。 ○今回の社会実験路線の見直しも含め、利用者にとって少しでも使い勝手の良いダイヤとなるよう、今後も引き続き、運行事業者に改善を求めてまいります。

【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること
④「運賃」に関すること 2件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	○地方都市鳥取など100円の乗車運賃でも改革が必要なのに250円で高いとかなら阪急+ゆづるバスで1日券500円とすればよい	○オレンジゆづるバスの運賃については、箕面市地域公共交通活性化協議会において引き続き検討してまいります。
2	西部	○1部の乗車運賃支払いにおいて、割引が使えないのは早急に対応すべき	○オレンジゆづるバスの運賃制度については、箕面市地域公共交通活性化協議会において引き続き検討してまいります。 ○高齢者割引運賃などを利用する場合、現在は現金のみとなり、ICカードによるお支払いが出来ません。システムの改修費用など導入にかかるコストと、収益や利便性の効果を総合的に判断したうえ、検討してまいります。

【3】オレンジゆずるバスの見直しに関すること
 ⑤「その他（利用促進など）」に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	<p>「移動式ゆずるバス図書館」—子どもたちの笑顔が、ゆずるバスを走らせる 提案の概要</p> <p>遊休または運行外のゆずるバス（または通常の阪急バス車両）を改装し、「移動式ゆずるバス図書館」として市内各地で活用します。 実際に世界的建築家・安藤忠雄氏は、瀬戸内海にこども図書館船『ほんのもり号』を寄贈し、子どもたちに本との出会いの場を提供しています。本提案は、そのバス版ともいえる取り組みです。</p> <p>車内には絵本や児童書、読み聞かせスペース、運転席体験コーナーを設置。 大好きなバスの中に図書館がある——そんな非日常の空間が、子どもたちにとっての“夢の教室”となり、読書意欲や好奇心を自然と育みます。</p> <p>バス図書館をきっかけにバスに親しみを持った子どもや保護者が、普段の外出や通学・通園でもバスを利用するようになり、利用者増加につながります。 さらに、乗客以外からの企業協賛や寄附によって新たな収入源を創出します。 結果として減便や赤字路線のリスク低減、市民の移動利便性維持、公共交通の持続可能性向上に寄与します。</p> <p>停車型の運営とすることで、運転は会場までと終了後の車庫戻しのみ。 運転士の拘束時間を大幅に抑えられるため、運転士不足の中でも実施しやすくなります。</p> <p>財源確保の仕組み</p> <p>地域や子育て支援に関心のある企業から協賛を募ります（例：本棚スポンサーなど） 市外からの支援を呼び込むため、ふるさと納税の返礼品として「移動式ゆずるバス図書館」応援プランを設定。</p> <p>企業協賛・ふるさと納税・地域寄付を組み合わせることで、市の財政負担を抑えつつ運営します。</p>	<p>○貴重なご意見ありがとうございます。 ○オレンジゆずるバスについては車両に余剰がなく、いただいたご意見の実現は難しいところです。 ○ご意見の通り、持続可能な公共交通のためには、子どものうちからバスに慣れ親しむことは非常に重要です。 ○子どもや子育て世代への利用促進として、令和7年8月に市内小学生を対象に、無料乗車イベントを新たに実施しました。 ○若年層への新たな利用促進の検討も含め、引き続き利用促進に取り組んでいます。</p>

【3】オレンジゆずるバスの見直しに関すること
 ⑤「その他（利用促進など）」に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
		<p>ふるさと納税方式（「ゆずるバス図書館おうえん切符」）</p> <p>寄附者は、地域や学校を指定して「1日バス図書館」をプレゼントできます。 募集対象：各地域・小学校・観光拠点（例：箕面駅前・滝道・止々呂美地区など）</p> <p>返礼品：</p> <ul style="list-style-type: none"> ・子どもたちから届くお礼のお手紙 ・子どもたちが図書館を楽しんでいる様子や笑顔を収めた写真・動画（市公式YouTubeでも公開） ・SNS・広報誌で「○○様からの寄附で実現しました」と掲載 <p>まとめ</p> <p>バスがまちを巡るたびに、子どもたちの笑顔と読書の時間が広がります。 こうした活動は、日常の移動手段としての利用促進にもつながり、結果的に持続可能で便利な公共交通の実現に寄与します。</p> <p>箕面のまち全体で子育てと学びを支え、公共交通を守る、そんなバスの活かし方です。</p> <p>持続可能で便利な公共交通を実現するために—— 子どもたちの笑顔を原動力に、このまちに“夢の教室”を走らせましょう。</p>	

【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること
 ⑤「その他（利用促進など）」に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
		<p>寄附者向け広報用</p> <p>「ゆづるバス図書館おうえん切符」—子どもたちに“夢の教室”を、届けよう。</p> <p>あなたの寄附が、子どもたちに「移動式ゆづるバス図書館」という一日限りの特別な体験を届けます。大好きなバスの中に図書館がある——そんな非日常の空間が、子どもたちにとっての“夢の教室”となり、読書意欲や好奇心を自然と育みます。</p> <p>本に囲まれたバスの中で目を輝かせる瞬間。 大好きなバスでの読み聞かせに夢中になる姿。 運転席に座って誇らしげに笑う顔。 そのすべてを、あなたが生み出せます。</p> <p>寄附者には、子どもたちから届くお礼のお手紙。 さらに、子どもたちがバス図書館を楽しんでいる様子や笑顔を収めた写真・動画をお届けします。 あなたの寄附のおかげで生まれた笑顔や感動の瞬間は、市公式YouTubeでも公開されます。</p> <p>今日の子どもたちの笑顔は、箕面の明日を走るエンジンになります。 あなたの寄附が、箕面の明日を走らせます。</p>	

【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること
⑤「その他（利用促進など）」に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
2	東部	○ゆづるバスの土日の運行について、途中で止まってしまうことが知りませんでした。時刻表に表示していただけたらいいと思います。参考になりました。	○貴重なご意見をいただきありがとうございます。みなさまにとって分かりやすく、利用しやすいものとなるよう検討いたします。
3	西部	○高齢化社会に合ったバス運行に力を注いで下さい。健康寿命を伸ばすために、外出して張りのある生活をする様にと、市の呼び掛けを良く目にします。○また、高齢化に伴い、高齢者の運転事故が社会問題にもなっています。高齢者が免許返納を安心してするには公共交通機関の充実が不可欠です。 ○説明会でオレンジバスの予算を聞きましたが、高齢化社会への視点が無いのが分かりました。諸経費高騰の理由だけで予算が増加してるとのことでした。残念に思います。 ○市長の広報“箕面の明日へ”を読みました。新駅開業でアクセス抜群とか、便利で安心歩いてどこでも行ける街、などの文字が躍ってますが、現実と乖離してます。阪急バスは年々運行ルートが減り不便になる一方です。新駅が出来て移動に2倍お金がかかるケースが増えてます。新駅を利用する為にバス停が消えた所もあります。このままでは、新駅が出来ても周辺住民だけが利便性を感じるだけではないでしょうか？ちなみに白島北付近の住民の方でさえ、バスルート変更とバス便減少で前より不便になつたと仰っていました。	○高齢者の社会参加と介護予防の機会を確保するため、70歳以上のかたに対し高齢者運賃割引証を発行し、オレンジゆづるバスの運賃を通常の250円から100円に割り引く「高齢者運賃割引制度」を実施しています。 ○運行経費の高騰については、物価高騰や燃料費の上昇の他、オレンジゆづるバスの運行を担うバス運転士確保のための待遇改善も一因となります。加えて、北大阪急行線延伸に伴う路線再編において、利便性向上のため、平日に緑ルートを新設したこと及び日曜日・祝日も月曜日～土曜日と同じルートで運行するように見直したことも要因となります。 ○オレンジゆづるバスは各地域から主要な公共施設へのアクセスを担い、市内を広く運行することでみなさまの移動手段を確保しています。ぜひご利用ください。
4	西部	○ゆづるバスは今年で15周年と聞いています。記念の事業として、この機会に「ゆづるバス応援歌」を募集していただけませんか？ ○私は後期高齢者になり、車を廃車にしたので、公共交通が活動のベースです。とくにゆづるバスは高齢者にとって大切です。世代を超えて関心を持ってもらうための一つの手法です。ご検討よろしくお願ひします。	○貴重なご意見ありがとうございます。持続可能な公共交通の実現に向け、オレンジゆづるバスの利用促進の重要性は市としても認識しています。 ○いただいたご意見も含め、今後幅広い世代に关心を持ていただけるよう、様々な取り組みを検討してまいります。
5	西部	○6月頃オレンジゆづるバスの乗客を対象にしたアンケート調査が有ったが、その結果はどのように今回の検討に生かされているのか？	○オレンジゆづるバスの見直しについては令和6年度に実施した利用者アンケートを参考にしており、利用者の年齢層や乗り継ぎへの抵抗、定時性を見直したことへの効果などを確認しながら見直しを検討いたしました。 ○オレンジゆづるバスの利用実態の把握のため、オレンジゆづるバス利用者アンケートは毎年実施しています。
6	西部	○ゆづるバスの保全、整備が全くできていない。 バス停の美化、タテかんばんの危険性、バスの時刻表の管理	○バス停や看板など、安全に、また利用者にとって使いやすいものとなるよう努めてまいります。
7	西部	○道幅が広くなっていないのに発足時バスよりサイズが大きくなつたし、アルファード、ポルシェ、アウディと横幅2m超えの車両とのすれちがいなど危険がいっぱい	○オレンジゆづるバスは、令和3年度に発足当時のバス車両から更新を行い、新しい車両での運行を開始していますが、車両サイズの変更は行っていません。 ○道路管理者とも連携を図りながら、引き続き安全運行に努めてまいります。

【3】オレンジゆづるバスの見直しに関すること
 ⑤「その他（利用促進など）」に関すること 8件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
8	東部	○阪急小野原住宅南や箕面墓地公園南のバス停を利用してますが、シフト勤務の関係で昼間に駅（箕面船場阪大前駅）へ向かうこともあります。ゆづるバスで代替するとのことですが、ゆづるバスは遅れることも多く、通勤のために使うとなれば不安があります。遅延する原因を見極めて改善してください。	<p>○令和6年3月のバス路線の再編にあたり、オレンジゆづるバスについては安全運行や遅延の解消を目的とし、各ルートの見直しを行っており、黄ルートについては、稻や豊島高校前、船場西二丁目などの運行をとりやめ、運行距離を短くし、運行時間を確保できるよう見直しを行いました。（稻や豊島高校前、船場西二丁目などは赤ルートで運行）</p> <p>○バス路線再編後のオレンジゆづるバス利用者アンケートの結果、バスの定時性については満足傾向が上昇し不満傾向が減少となるなど、見直しによる効果は一定確認されています。</p> <p>○一方、バスの早発は利用者に大きくご迷惑をかける他、法律でも禁止されています。そのため、途中バス停の運行ダイヤについては、他の交通へ与える影響などを考慮し、道路渋滞、信号機、お客様の乗降など、スムーズに運行できた場合を基準に決められています。</p> <p>○引き続き定時運行に努めてまいりますが、道路交通状況やバス利用者への対応により、バスの発着が遅れる場合がございます。ご迷惑をお掛けいたしますが、ご理解お願いいたします。</p>

【4】新規路線に關すること 10件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	東部	○小野原・粟生間谷の循環バスの復活。東西よりも箕面萱野→新家粟生間谷→小野原東→箕面船場阪大前のルートで設定したほうが利便性が高まる。	○新規ルートの設定にあたっては、運転士不足の状況を踏まえ、既存の路線バス「粟生萱野線」を活用しており、まちづくりの觀点も含めて小野原地域と箕面萱野駅のアクセスを確保しています。 ○そのため、現行の「粟生萱野線」の利用者に与える影響を考慮し素案P39のルート設定としています。ご意見の内容で見直しを行うと、現行の「粟生萱野線」の利用者に対し、目的地までの所要時間が大幅に増加するなどの影響が考えられることから、対応は難しいと考えます。
2	東部	○阪急バスの新家バス停が最寄りです。見直し素案を拝見しましたが、新規路線の設定にあたり、粟生萱野線の変更がされることに意見があります。 ○運転士の確保等に課題がありますが、増便を検討していただきたいです。仕事の通勤で箕面萱野駅に向かう際、平日・土休日問わず粟生萱野線を利用しますが便の少なさにより近隣の箕面萱野駅南バス停を通る石橋線を利用することも多いです。朝タラッッシュ時15分間隔・昼間30分間隔でいいので増便していただきたいです。 ○新規路線はゆずるバス赤ルートの旧ルートをベースにしたものですが、地元に住んでる身としては阪急バスの大型車両が通れるのか不安があります。粟生萱野線の延長ルートの形を取っても良いのではないかと考えます。	○粟生萱野線の運行本数について運行事業者にご意見をお伝えしましたが、粟生萱野線についてはご利用状況に応じて便数を計画・設定しており、利用者が少ない現状においては増便は難しく、利用状況を注視しながら必要に応じた見直しを検討していくとの回答がありました。 ○新規ルートについては、オレンジゆずるバスの赤ルートの双方向運行に対するご意見などへ対応するため、ご意見のとおり、旧赤ルートをベースにした運行ルートとしています。 ○大型車両の運行については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【4-1】をご参照ください。
3	東部	○阪急バス小野原東一萱野駅新ルート、住民としては有難いし、又、北支所周辺の住民が関西スーパーに買い物に行くのに便利です。何処の要望が強いのか知りませんが、大型バスを走らすだけの乗客数が確保出来る見通しですか。（小型なら良いと思います。 ※同時に、現在の旧街道駅（阪急バス）中途半端だと考えます。 「交通政策室」高令者の為、頑張ってください。	○新規ルートの設定にあたっては、運転士不足の状況を踏まえ、既存の路線バス「粟生萱野線」を活用しており、まちづくりの觀点も含めて小野原地域と箕面萱野駅のアクセスを確保しています。 ○ルート設定にあたり、バス路線再編後の市民意見も踏まえ、粟生地域と小野原地域の移動もあわせて確保しています。 ○既存の路線バス「粟生萱野線」を活用することから、路線バス車両での運行となります。大型車両ではなく、中型車両での運行を予定しています。 ○バス停の位置については、関係法令や道路交通への影響を考慮し、設定されていますが、利用者にとって少しでも使い勝手の良いバス停となるよう、今後も引き続き、運行事業者に改善を求めてまいります。 ○高齢者をはじめ、多くの市民にとって、よりよい公共交通となるよう、箕面市地域公共交通活性化協議会と連携し、取り組んでまいります。
4	東部	○「市内バス路線の見直し（素案）について」p.39の粟生萱野線（粟生外院ルート）について、オレンジゆずるバス「粟生外院」の旧バス停付近に停留所（南行き・北行き）を設置することは可能か、地権者との交渉はどの程度進んでいるのか。	○新規ルートでは、小野原方面行きについては新たに「粟生外院」バス停を設置する予定です。 ○箕面萱野駅行きについては、交通渋滞の影響を考慮し、「外院の里」交差点で左折し、国道171号に合流するルートに変更するため、「粟生外院」バス停は設置いたしません。粟生外院から箕面萱野駅へは從来通りオレンジゆずるバスの赤ルートをご利用ください。 ○小野原方面行きの具体的なバス停位置については、関係法令や道路交通への影響を考慮しつつ、現在運行事業者と調整中となります。
5	東部	○「市内バス路線の見直し（素案）について」p.39の図のマル1番→マル2番への右折ルートは大型車での運行は厳しいと思うが、道路の改良はあるのか。	○大型車両の運行については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【4-1】をご参照ください。
6	東部	○ゆずるバス並みの運賃100円にして欲しい。費用が重むるので、今の物価高の中、経費も増えるのでこれ以上の負担は困ります。	○新規ルートの運賃体系については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【4-4】をご参照ください。
7	東部	○時間帯で10:00～16:00と言うことですが、運行時間が短すぎます。夕方16:00迄では中途半端であと1時間延長して17:00までにしてほしい。	○新規ルートの運行時間については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【4-2】をご参照ください。
8	東部	○阪急バスの箕面小野原線の見直しについて、阪急バスではなくゆずるバスを走らせて欲しい。 ○年金生活の者にとっては、2倍以上運賃がかかり、気軽に乗れない。説明では延伸となる運行距離については市が運行経費を負担するとあったが、それをするのであれば、ゆずるバスでお願いしたいです。 ○時間もゆずるバス並みにしてほしい。	○新規ルートをオレンジゆずるバスで運行することについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【4-4】をご参照ください。

【4】新規路線に關すること 10件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
9	中部	<p>○今まで現在住んでいる地域から小野原地域へ乗り換えなしでアクセスできる方法がなかったので、今回新規ルートができたことで小野原地域(特に西側)へ行けると期待しました。</p> <p>○しかし、実際のルートを見ると、小野原地域の西側は通らないルートになっており、なぜ通らないのかと疑問に思いました。どうせなら小野原地域一帯を運行するルート設定してください。よろしくお願ひします。</p>	<p>○小野原地域の西側の運行については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【4-3】をご参照ください。</p>
10	東部	<p>○39ページの新規路線の設定はすごく良いことだと思います。</p> <p>○そのなかで小野原地区についてですが、東側は通るのに西側は通らないルートになっていて、小野原西はおしゃれなお店も多いのでもったいないと思います。</p> <p>○もし、小野原の西側も通れば箕面萱野駅からも行けるようになり非常に便利になると思いますので、ぜひ検討をお願いします。特に、スタバやワンカルビがある道路は車で混雑しているので、ゆづるバスがあればもっとお店へ行きやすくなると思います。</p>	<p>○小野原地域の西側の運行については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【4-3】をご参照ください。</p>

【5】その他（市内公共交通全般など） 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
1	西部	<p>○また、箕面萱野駅や箕面船場阪大前駅周辺の再開発は活発に行われているが、箕面駅周辺や小野原周辺の住民（特に高齢者層）はないがしろにされている印象を受けています。</p> <p>○バスという安価な交通手段を失う（オレンジゆずるバスの運行はあるが、1時間に1本しかなく不便極まりない）ので死活問題になると考える。</p>	<p>○新駅周辺だけでなく、阪急箕面駅周辺においても、建替事業者が新たに建築する（仮称）新みのおサンプラザ1号館のうち1～3階の大部分を市が取得し、駅前の賑わい創出の核施設に位置づけ、駅前周辺の活性化に向けた整備を行う予定です。</p> <p>○バス交通については、北大阪急行線の延伸により箕面萱野駅および箕面船場阪大前駅へのバス需要が不透明であったことから、一部路線については社会実験運行を行い、利用実態に応じて路線のあり方や存廃を検討してきました。</p> <p>○社会実験路線の見直しについては、地域の移動手段がなくならないよう見直し案をとりまとめています。見直しの検討にあたっては、利用状況だけでなく、市民・利用者アンケートも踏まえ、各地域の移動需要を分析のうえ、運転士不足の厳しい状況の中、限りある資源を適正に配分し、よりよい交通となるよう検討を進めてきたことをご理解お願いいたします。</p>
2	東部	<p>○バス見直しの前提条件として、北大阪急行が箕面まで延伸をして、路線バスが千里中央を中心としてたものが箕面萱野を中心に再編されました。令和7年3月の箕面市議会で北大阪急行の2つの新駅がいずれも当初予想の乗降客数を下回ったことが報告されています。仮に、今後のダイヤ改正で減便ならびに千里中央止まりのダイヤ改正を実施すれば、延伸によって、バスが廃止、減便された地域、および便数が少ないオレンジゆずるバス利用者だと利便性が低下します。延伸の説明会で千里中央止まりは設定しないと鉄道事業者からの回答がありました。それは今後のダイヤ改正も含めて、緊急時を除き全ての電車を箕面萱野駅まで運転するのか。再度、鉄道事業者への確認をしてほしいです。</p>	<p>○鉄道事業者に確認したところ、「運行ダイヤは利用状況や輸送需要の変化を踏まえ、必要に応じて見直しを行うものであり、沿線地域の将来的な需要の変化を予測し、様々なお客様に利便性の高いダイヤを検討していく」との回答がありました。</p> <p>○鉄道事業者において、新駅の将来の需要予測として、箕面萱野駅・箕面船場阪大前駅あわせて45,000人と予測されており、令和6年11月時点の利用者数は、約34,000人となります。</p> <p>○箕面市議会でもご報告のとおり、現在の利用状況について、鉄道事業者からは堅調に推移していると聞いています。</p> <p>○公共交通はみなさまの利用により守られるものとなります。引き続き、積極的なご利用をよろしくお願ひいたします。</p>
3	西部	<p>○桜井駅のバスロータリーは何のために作ったのか？バスを走らせ、箕面市西部を活性化させるためではないのか？</p> <p>申し訳程度に黄色路線だけが走る現状。しかも行き先が箕面駅。それなら阪急電車に乘ります。</p> <p>○それらを踏まえ、そういうところとながついていないバス路線、特に桜井、牧落⇒箕面萱野駅へのルートをもっと強化できないものか。今の南桜井⇒箕面萱野駅南(阪急バス)ではなく。駅を直結させ、人の往来を高め、活性化する必要があるのでは？</p>	<p>○当該地域においては、阪急箕面駅を含む阪急箕面線への需要が高く、令和6年度市民アンケートの結果においても、牧落駅や桜井駅周辺地域の移動の需要として、阪急箕面線の鉄道駅の需要が6割を超えており、箕面萱野駅については1割に満たない状況です。</p> <p>○オレンジゆずるバスの黄ルートの箕面萱野駅へのアクセスに伴う運行ルートの見直しについては、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【3-2】をご参照ください。</p>
4	西部	○市外の交通結節点とつなぐことを考えたは？（例：桜井⇒半町⇒聖苑⇒豊中市民病院⇒柴原阪大前、箕面萱野駅⇒桜井⇒大阪空港など）	○市外の交通結節点との連携については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【5-1】をご参照ください。
5	西部	○箕面萱野駅南バス停をそのままにするなら、せめて駅にもっと近づけるとか、屋根をつけるとか、検討してほしい。	○箕面萱野駅南のバス停について、交差点までの距離、歩道幅員などにより、バス停の移設や上屋の設置は難しいものとなります。

【5】その他（市内公共交通全般など） 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
6	西部	<p>○公共交通政策の目的は、すべての人の移動および移動の選択肢の保障で、交通権とは、どこに住んでいてもすべての人が持つ市民的権利です。2007年に「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」が制定され、地域公共交通を「地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関をいう。」と定義されている。このような公共交通機関は、日常の生活における近距離の移動手段で、地域公共交通の提供確保に取り組むのは都道府県と市町村で、国にはサービスの提供の確保に取り組む「努力義務」もなく、自治体のための財源確保や財政支援をする義務もないのが、この法律の改善すべき点だと考えます。</p> <p>○2013年に交通政策基本法が制定され、国の責務は、第8条で「国は、……交通に関する施策を総合的に策定し、及び実施する責務を有する。」「2 国は、情報の提供その他の活動を通じて基本理念に関する国民等の理解を深め、かつ、その協力を得るよう努めなければならない」と定めています。</p> <p>○地域公共交通に関する基本条例を定めているのは、2023年9月時点まで全国14市區町と奈良県です。基本条例制定の背景には、民間の路線バスが減便・撤退して、不足・不便になったエリアをカバーすることが求められる公共交通の危機がある。基本条例の目的は、公共交通の維持、利便性向上、利用促進、空白地域対策であり、基本条例は、政策の理念や基本的方向性を明示するものである。</p> <p>○交通問題（公共交通を含む）を考え政策づくりをする際には、自治体はすべての住民の移動を保障するためには、所得・移動能力・免許の有無などに応じた具体的な移動政策を持つ必要があるが、問題は財源である。公共交通は運賃収入だけでは成り立たない事業で、国の支援がどうしても必要となります。公共交通を提供している民間事業者への公的財政支援も不可欠です。</p> <p>○日本では、公共交通は独立採算制で経営されるべきであるという観念が根強くあり、国土交通省は「独立採算制の中で適正利潤を確保できるよう運賃認可を行う」という方針をとっていますが、独立採算の中で適正利潤のある経営というものは、机上の空論だと思います。</p> <p>※クロスセクターベネフィットとは、公共交通が廃止された場合に、他の行政分野で新たに必要となる費用（代替費用）と公共交通の維持に要する費用（運行費用）を比較することで把握できる公共交通が及ぼす多面的な効果のこと</p> <p>○公共交通政策を策定する際は、市民の声を充分に反映させ、地域公共交通の担い手不足問題は事業者による処遇を含めた職場環境の改善や多様な人材に確保・育成に向けた支援の拡充を市民・箕面市・公共交通を提供している民間事業者が協働し、財政を含む支援策を国に働きかけることが大切だと思います。</p>	<p>○公共交通に関するご意見ありがとうございます。引き続き、関係法令に沿って、市内公共交通の適正化に向け取り組んでまいります。</p> <p>○本市では、市民の移動手段を確保するため、行政負担によりコミュニティバスのオレンジゆづるバスを運行しており、オレンジゆづるバスでは高齢者割引運賃を設定し、高齢者の社会参加と介護予防の機会を確保しています。</p> <p>○バス事業への公的支援については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【5-2】も合わせてご参照ください。</p>

【5】その他（市内公共交通全般など） 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
7	西部	○どの路線も、市役所と病院、駅につながっているので良いと思う。 ○ルートと行き先が一目で分かりづらいので、駅には分かりやすい案内を合わせて掲示してほしい。若い人はスマートフォンでパパッと調べられるが、私はそうではない。	○現在、阪急箕面駅、箕面萱野駅の他、市立病院や市役所などにデジタルサイネージを設置し、バスの運行状況や接近情報を表示したり、阪急箕面駅、箕面萱野駅にはあわせてバスの路線図も掲示していますが、さらにわかりやすい案内について、引き続き、研究し、利用しやすい公共交通となるよう努めてまいります。
8	中部	○バス事業への財政面での抜本的強化をおこなうことを求めるものです。	○オレンジゆするバスの運行にかかる経費については、運賃収入を差し引いた残りを市が負担しています。 ○バス事業への公的支援については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【5-2】をご参照ください。
9	東部	○パブリックコメント募集をQRコードに頼るのは止めて下さい。老人は目が悪いので、大画面でしか入力できませんので、パソコン入力の場合に分かり易い案内をお願いします。このサイトに辿り着くのに、数日かかりました。宜しくお願いします。	○いただいたご意見を含め、今後、より多くのかたにわかりやすい案内となるよう取り組んでまいります。
10	西部	○箕面駅で長時間待機しているオンデマンドバス、本当に必要なのでしょうか。予約のみでたまたまみかけたからといってだれもがれる訳でもないようです。決められた時間に走るバスに乗車する人があわせるのが普通ではないかと。 ○ゆずるバス1本にして市内を平等に走らせるべきではないかと私は思っています。	○A1オンデマンド交通「のるーと箕面」については、急勾配で高齢化が進む地域からの要望により、従来の公共交通ではカバーしきれないニーズへの対応を検証するため、令和6年12月19日から実証運行を行っております。 ○A1が予約状況に応じて最適なルートを決定しながら乗合で運行するサービスという性質上、専用アプリまたは配車予約専用ダイヤルでご予約が必須になりますが、誰でも簡単にご利用いただくことができ、令和7年度に実施した地域住民へのアンケート調査から、利用者の満足度が高く、公共交通への転換や外出意欲の増加に寄与している結果が出てることから、地域住民にとって必要な交通として認知され始めていると考えております。 ○今後も利用促進に努めながら、引き続き運行継続について検討してまいります。
11	西部	○乗り換えなしで目的地まで行く路線に変更がむつかしい場合もあるかと思います。そこで強く提案したいのが、乗り換え時に初乗り料金含めた運賃を新たに支払うシステム廃止です。 ○現在、乗り換えなしで行けそうな場所も乗り換えが必要で、それが理由で運賃がかさむ為、バスの利用をためらうことがあります。例えば、英国ロンドンのようにZone(ゾーン)で料金を分けるシステムを導入するのはどうでしょうか(ご存知なければ調べてみてください)。とても理にかなっていると思います。ロンドンはバスが充実していてバス移動がとても快適です。ぜひ参考にしてほしいです。 ○一日乗車券のモデルルートの一例として、エリアを越えてランチ、買い物など楽しめます。のようなものを掲載してありますが、どれくらいの方が一日乗車券を利用していますか?乳幼児を抱えた親は1つの場所に行くだけで必死です。 ○バスを必要としている人々が欲しいのは一日という縛りの中で沢山の場所に安く行けることでしょうか?違います。一回の乗車運賃がいくらになるかの方がもっと重要です。子育て世代にも優しい料金システム導入をお願いします。(この時、簡潔でわかりやすいものにすることが重要だと思いますので、条件はつくらないことを強くお願いします。)	○オレンジゆするバスの1日乗車券は、往復運賃で1日乗り放題となります。 ○そのため、往復利用いただければ、初乗り運賃分のみでバスを乗り継ぎ市内を広く移動することができ、乗り継ぎによる費用負担を抑えることが可能となり、現在多くのかたに1日乗車券をご利用いただいているます。 ○なお、ロンドンにおいては、基本的にバスは一律運賃、地下鉄はゾーン制運賃となっていますが、オレンジゆするバスは現在一律運賃を採用しており、ゾーン制運賃を導入した場合は利用者の費用負担が増加することとなります。 ○ご意見については今後の検討の参考とさせていただきます。貴重なご意見ありがとうございます。
12	西部	○車、電車、自転車移動が主なルートにもバスを走らせてみてください。上記料金システムを取り入れ、ルートを改善すればバス移動にのりかえする人が増えるかも知れません。 ○減便の話を目にした数年前から日々感じていたことを書かせていただきました。箕面市、人を呼び込みたいのですよね?減便され不便な土地に人は移り住みますか?箕面市は主要ルート以外にも楽しいが沢山ある場所です。日本一の市にならなくていい。人々の快適な暮らしの為にもう一度立ち止まって考えてほしいです。	○箕面市内では路線バスの他にオレンジゆするバスが運行しており、道路幅員などから路線バスの運行が難しい地域も運行し、地域の移動手段を確保しています。 ○電車が運行する地域へのバスの運行については主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-1】をご参照ください。 ○バスの減便については、主な市民意見に対する市・協議会の基本的な考え方【2-2】をご参照ください。
13	東部	○「市内バス路線の見直し(素案)について」p.4の図について、参考欄に高速バス(神姫バス:大阪・箕面萱野~関学)の追記をお願いしたい。	○箕面市地域公共交通計画において、公共交通モードの特性・役割を定めており、バスについては「路線バス」及び「コミュニティバス」を対象としています。 ○今回の「市内バス路線の見直し」については、箕面市地域公共交通計画に基づく見直しとなるため、高速バスは対象外となります。

【5】その他（市内公共交通全般など） 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
14	東部	○「市内バス路線の見直し（素案）について」p.13～16のバス業界を取り巻く環境について、p.18～19にある取り組みのように、もっと周知されるべきものである。また、地域住民も「乗って残そう運動」を促進するべきだ。	○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す。 ○いただいたご意見も参考にしながら、公共交通を「乗って残していく」という意識醸成に向けて、引き続き、公共交通の利用促進等に取り組んでいきます。
15	東部	○箕面市のバスマップを、運行本数によって太さをえて欲しい。実際に、加越能バスでは、「本数が多く便利なバス（平日日中に概ね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（平日日中に概ね2～3時間に1本程度運行）」などと注釈をつけて路線図を作成している。参考URL→ https://www.kaetsunou.co.jp/regular/routemap/ （加越能バス）、 https://www.rosenzu.com/~bsm/ （私設サイトでGISなどを利用したマップをつくっているサークル）	○市民や利用者にわかりやすい案内となるよう、今後の検討の参考とさせていただきます。
16	東部	○今回の内容とは脱線するかもしれないが、のるーとについて、ミーティングポイントの新規設定はあるのか。粟生外院の帝釈寺周辺に新規設定をお願いしたい。	○ご意見いただきました「帝釈寺周辺」のミーティングポイントについては、新規設定の必要性も含め今後検討していきます。
17	東部	○山麓線沿いから芝西・市立病院（稻地区）を経由するバスが無くなり、かといって石橋線は朝夕の混雑がひどく、代替経路の箕面小野原線も就業地まで遠く不便なので、通勤をバスから自転車に切り替えた。 ○シェアサイクルなども整備され、ラストワンマイルに対する対策が行われているが、箕面萱野駅から以西方面への利便性がもっと良くならないか。	○箕面萱野駅から市西部へは、阪急箕面駅へ向かう路線（箕面山麓線・彩都線など）、新福・桜ヶ丘方面へ向かう路線（箕面小野原線）、箕面萱野駅南から石橋阪大前駅方面向かう路線（石橋線）の3方向に路線バス路線が運行しており、加えて市内を一体的に運行するオレンジ色のバスが運行しています。 ○市西部から箕面萱野駅へのアクセスを担う社会実験路線「箕面小野原線」については収支が確保できませんでしたが、地域の交通手段がなくならないよう見直しを行い、素案P28のとおり、平日については概ね現在の運行本数を維持する方向でとりまとまっています。 ○公共交通を持続可能なものにするためには限りある資源を適切に配分することが必要となり、ご理解いただきますようお願いいたします。
18	東部	○箕面萱野駅バスのりばの足元の乗車列レーンが保護色になっていて見えにくいので、JR西日本や西鉄バスのホームのように、見えやすくしてほしい。	○箕面萱野駅では、主に1つの乗車場所に対して、2つのバス停標柱を設置し運用しています。（例：2番乗り場に「2-A」「2-B」の標柱を設置） ○2つの標柱については、お待ちになる利用者が混在しないように色を分けて設置しており、足下の乗車列レーンについても標柱に併せて色を表示することで、お待ちになる利用者が混在しないよう色分けしています。 ○ご意見については今後の検討の参考とさせていただきます。貴重なご意見ありがとうございます。
19	東部	○神姫バスの高速バスが、箕面萱野駅（新御堂筋沿い）に乗り入れるようになりましたが、中国ハイウェイバスの津山駅行きも乗り入れるよう誘致できませんか？	○高速バスの誘致については、今後、必要に応じて検討させていただきます。

【5】その他（市内公共交通全般など） 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
20	西部	○市民、分科会、協議会、市長と課題が共有できていない	<p>○箕面市地域公共交通活性化協議会は、「地域における需要に応じた住民の生活に必要なバス等の旅客輸送の確保その他旅客の利便の増進を図り、地域の実情に即した輸送サービスの実現に必要となる事項を協議するため」などを目的に設置されています。</p> <p>○協議会へは、会長を務める箕面市副市長の他、箕面市市政統括監など5名の箕面市職員が委員を務め、適宜箕面市長と連携・課題共有を図っています。</p> <p>○また、その他の委員は、国、大阪府、学識経験者、交通事業者、市民・NPO、商工関係者、道路管理者、公安委員会、交通事業者労働組合などで構成され、オレンジゆづるバス再編検討分科会では多くの市民委員にもご参画いただき、市民意見も取り入れた上で幅広い視点から検討しています。</p> <p>○なお、今回のパブリックコメントでいただきましたご意見についても、オレンジゆづるバスに関するご意見はオレンジゆづるバス再編検討分科会で共有のうえ議論いただいている。また、分科会での議論内容も含め、全てのご意見を協議会委員に共有するとともに、特に意見の多かった意見内容に対する「市・協議会の基本的な考え方」、および1件1件の意見に対する「市・協議会の考え方」を協議会で確認・議論いただいた上で公表しています。</p> <p>○さらに、協議会や分科会は傍聴可能で、開催資料も市ホームページで公表するなど、広く公開しています。</p>
21	西部	○コンサルティング会社を利用しているが現実に市民の声は届かない	<p>○効果的なバス路線見直しのため、利用状況の詳細な分析やアンケート調査の実施・分析等を行う必要があります、バス路線見直しにかかる一部業務を委託しています。</p> <p>○一方、今回のバス路線の具体的な見直し内容については、利用状況や市民・バス利用者へのアンケート結果などの市民の意向を踏まえ、箕面市地域公共交通活性化協議会や各種分科会で議論いただきとりまとめたものとなります。</p>
22	西部	○道路整備、南北東西移動が渋滞により利便性が悪くなった。 バスのルートより、安全にバス、歩行者が通行できる環境を先に整えた上でルート再偏すべき	<p>○路線バスやオレンジゆづるバスのルート再編については、市内の東西移動の充実を含めた公共交通の利便性向上を目的に、箕面市地域公共交通計画に基づき実施しています。</p> <p>○道路の安全性に関する課題については、道路管理者として、必要な対策を進めています。</p>
23	西部	○公共交通であるのに買い物とか、遊びに行きたいとか気持ちはわかるが個人より市民全体を見てほしい	<p>○ご意見のとおり、公共交通は地域の課題として捉え、持続可能な地域公共交通の維持・確保・充実を目指す必要があります。</p> <p>○今回のバス路線の具体的な見直し内容については、利用状況や市民・バス利用者へのアンケート結果などの市民の意向を踏まえ、箕面市地域公共交通活性化協議会や各種分科会で議論いただきとりまとめたものとなります。</p>
24	西部	○箕面駅 ⇄ かやの中央、箕面駅 ⇄ 市立病院、かやの中央 ⇄ 市立病院のシャトルバスの新設は必要	<p>○北大阪急行線延伸時のバス路線再編において、阪急箕面駅 ⇄ 市立病院 ⇄ 箕面萱野駅間の利用が多い区間については、オレンジゆづるバスの緑ルートを新設しています。</p> <p>○阪急箕面駅 ⇄ 箕面萱野駅間は路線バスが、阪急箕面駅 ⇄ 市立病院および市立病院 ⇄ 箕面萱野駅間はオレンジゆづるバスが運行しており、持続可能な公共交通の観点から、同区間に新たにシャトルバスを運行することは現時点では難しいと考えます。</p>

【5】その他（市内公共交通全般など） 26件

No.	地域	意見	市・協議会の考え方
25	西部	○オレンジだよりで分科会等の活動など、より詳しく告知してほしい	○箕面市地域公共交通活性化協議会や各分科会での検討資料等については市ホームページに掲載しています。 ○また、北大阪急行線延伸時のバス路線再編の経過については、市ホームページにも掲載している「箕面市地域公共交通計画」や「オレンジゆずるバス再編計画」に掲載しています。 ○今般のバス路線の見直しにおいても、箕面市地域公共交通活性化協議会や各分科会で議論いただき、とりまとめたものとご理解いただけるよう、広報紙への掲載も含め今後の検討の参考とさせていただきます。
26	北部	○『バスでどこへでも行ける箕面市』と提唱されるのでしたら、不便な山間地域こそ生活しやすい環境に整えていただき、止々呂美地域を活性化して若い人たちにも住み続けたいとおもってもらえる地域にしていただくことを切に願います。 ○止々呂美地区は、バス停までの距離が遠い家が多く、高齢者や車に乗っていない人は食料品や日用品などの買物・体調不良などで医療機関を受診ことが容易ではなく、すでに日常生活に支障がでてる状態です。 ○2世帯や3世帯が一緒に生活している家庭が少なくなっているので、高齢になんでも生活するために運転免許証を返納することができません。 ○なので、お買物や病院・コミュニティセンターや公共施設へ行くための『おでかけ号』を1週間に一回だけでも走らせていただきたいです。	○止々呂美地域の路線バスについては、北大阪ネオポリス線・箕面森町線・東能勢線が運行しています。 ○また、オレンジゆずるバスを止々呂美や森町地域で運行することについては、第10回オレンジゆずるバス再編検討分科会で確認いたしましたが、北大阪急行線延伸に伴うバス路線再編の際に路線バスとの乗り継ぎ割り引きを拡充し利便性の向上を図っていることや、運転士不足のためルートの新設が難しいことなどから、運行しないとの結論に至りました。 ○一方、同地域における高齢化については市としても認識しており、いただいたご意見については今後の検討の参考とさせていただきます。