

●よくあるお問い合わせ

No.	質問	回答
1	阪急バスの多くが千里中央駅までアクセスしなくなったのはどうしてですか。	箕面萱野駅や箕面船場阪大前駅が市内中心部に新たに出来ることにより、鉄道利用による定時性・速達性が向上し、バスの利用者が大幅に減少する見込みのため、鉄道と並行する「箕面萱野駅から千里中央駅の区間」は原則箕面萱野駅止まりとされたものです。
2	バスの本数が減ったのはどうしてですか。	箕面萱野駅や箕面船場阪大前駅が市内中心部に新たに出来ることにより、徒歩圏や自転車圏が拡大し、バスの利用者が減少する見込みのため、特に市西部を運行するバスの運行本数がバス路線再編前と比較し減少しています。 また、アンケート調査において、市北東部にお住まいのかたの、「箕面萱野駅を利用したい」という意向と「北千里・千里中央駅を引き続き利用したい」という意向が、概ね同じ割合であったことから、その割合に応じて箕面萱野駅と北千里・千里中央方面への運行本数が設定されています。
3	これまでは千里中央までバス1本で行けていたのに、バスと鉄道を乗り継ぐ必要が生じ、運賃負担が増加してしまいました。	箕面萱野駅から千里中央駅の延伸区間において、路線バスから鉄道へ乗り換えることにより、定時性・速達性が向上し、国土交通省の鉄道プロジェクト評価手法マニュアルに基づく費用便益（鉄道を利用することで、短縮できる時間による効果を金額で表したもの）は196円～313円となります。 また、利用促進および負担軽減を目的とし、期間限定ですが、阪急バスの回数券と北大阪急行の1日乗車券をセットにしたお得な乗車券を販売し、学生に対しては増額となった定期代を一部補助する通学定期補助制度を実施しています。
4	バス路線を改善してほしい。	今後、アンケート調査や市民のみなさまの意見も聴きながら、便利で持続可能なバス交通となるよう見直しを図っていきます。

5	終バスが早くなったのはどうしてですか。	いわゆる2024年問題として取り上げられている輸送業を担う運転手などへの時間外労働の上限規制適用の猶予期間が終了し、労働規制が厳格化されることにより、バスの運転手の不足となり、これまでのダイヤを確保出来ない状況となっています。 それに伴い、終バスを従来通り運行した場合、利用者の多い朝の時間帯にバスを運行できないなどの影響があるため終発時間が繰り上げられているもので、箕面市だけではなく、全国的に生じている課題となります。
6	オレンジゆずるバスの青ルートが、箕面萱野駅にアクセスしないのはどうしてですか。	オレンジゆずるバスは、阪急バスを補完し、市内の公共施設へのアクセスを確保する目的で運行しています。オレンジゆずるバスの青ルートを箕面萱野駅に直接アクセスさせた場合、阪急バスの「箕面山麓線」と運行ルートが大きく重なることとなります。結果、阪急バスの利用者が減少し、路線を維持できなくなる可能性があることから、地域の公共交通を持続可能なものとするため、オレンジゆずるバスの青ルートについては箕面萱野駅に直接アクセスしないルートとしています。
7	オレンジゆずるバス赤ルートの東部地域の運行について、再編前と同じように小野原地域まで運行してほしい。また、一方向の循環運行ではなく、双方向の運行としてほしい。	オレンジゆずるバスについては、遅延が多く発生していたため、再編に併せて遅延の解消をする必要がありました。加えて、1時間に1本の運行を維持しながら、再編前に運行していたバス停の運行を可能な限り運行するルートとして設定したものとします。 今後、利用状況の確認や利用者アンケートなども行い、オレンジゆずるバス再編検討分科会において改めて検討いたします。
8	バス停に上屋やベンチを設置してほしい。	オレンジゆずるバスのバス停について、再編にあわせて、歩道幅員が一定確保されているベンチを設置可能なバス停についてはベンチを設置しており、概ね、設置が完了しています（設置率約70%）。また、利用者が多く、歩道幅員も確保出来る一部バス停においては上屋も整備する予定です。