

パブリックコメント手続実施要項

作成日:令和 年(20 年) 月 日

案件の名称	市内バス路線(路線バス・オレンジゆずるバス)の見直し(素案)について
パブリックコメント手続実施の目的	バス路線再編時に設定した、路線バスの社会実験運行や、オレンジゆずるバスの実証運行について、利用状況や市民・利用者からのアンケート結果を分析のうえ、箕面市地域公共交通活性化協議会においてとりまとめた市内バス路線(路線バス・オレンジゆずるバス)見直し(素案)について、広く市民の意見を聴くため。
実施部局名	・箕面市地域公共交通活性化協議会 ・箕面市地域創造部交通政策室
(問い合わせ先)	交通政策室(電話:072-724-6746)
パブリックコメントの対象となる資料	市内バス路線の見直し(素案)について
参考資料	—
閲覧方法と閲覧場所	(1) 市ホームページ (アドレス) https://www.city.minoh.lg.jp/koutuu/orangeyuzurubus_publiccomment1/minaoshian/minaoshian.html (2) 地域創造部 交通政策室 (箕面市役所 本館2階 212番窓口) (3) 行政資料コーナー(箕面市役所 別館1階12番窓口) (4) 箕面市役所豊川支所、止々呂美支所 (5) 総合保健福祉センター、西南生涯学習センター、中央・東・桜ヶ丘・西南・小野原・船場図書館、みのお市民活動センター、らいとぴあ21、市立病院、交通・観光案内所 ※(2)～(4)は、市役所開庁日の8時45分から17時15分まで
意見等の提出期間	令和7年(2025 年)8月12日(火)から9月19日(金)まで(郵便の場合は必着)
意見等の提出方法	次のうちいずれかの方法で提出してください。 (1) 閲覧場所の窓口への提出 (2) 郵便による送付 (3) ファクシミリによる送付 (4) 電子申請システム(LoGo フォーム)による送付 ※閲覧場所の窓口に意見書のひな形をご用意していますので、ご利用ください。 (自由な形式で提出していただいてもかまいません。) LoGo フォーム QR コード 

	意見等を提出できるかた	(1) 本市にお住まいのかた (2) 本市に事務所又は事業所がある事業者 (3) 本市にある事務所又は事業所に勤務しているかた (4) 本市にある学校に在学しているかた (5) 本市に対して納税義務を有しているかた (6) 上記(1)から(5)に該当するかたで構成された団体
	意見等を提出する際の必要記載事項	(1) 意見を提出しようとする素案の名称 (2) 氏名及び住所(上記の「意見等を提出できるかた」のうち(2)～(5)に該当するかたにあたっては名称及び所在地、(6)に該当する団体にあつては、団体名及び団体事務局所在地) (3) 上記の「意見等を提出できるかた」のうち、該当する区分
	提出された意見等及び市の考え方の公表方法	「閲覧方法と閲覧場所」に記載の方法・場所で公表します。 公表期間: 令和7年(2025年)12月頃 ※意見提出者への個別回答はいたしませんのでご了承ください。
	備考	

市内バス路線の見直し（素案）について



箕面市 地域創造部 交通政策室

1. 市内公共交通について	… P. 3
2. 北大阪急行延伸に伴うバス路線の再編について	… P. 6
3. バス業界を取り巻く環境について	… P. 12
4. バス路線見直しの検討について	… P. 20
5. 社会実験路線について	… P. 24
6. オレンジゆずるバス実証運行について	… P. 30
7. 新規路線の設定について	… P. 38
8. まとめ	… P. 40

1. 市内公共交通について

1. 市内公共交通について

本市の公共交通

【鉄道】

- ・ 阪急電鉄箕面線
- ・ 北大阪急行電鉄南北線

【路線バス】

- ・ 阪急バス

【コミュニティバス】

- ・ オレンジゆずるバス（実証運行中）

【その他】

- ・ タクシー
- ・ のるーと箕面（実証運行中）

（参考）

【市周辺を運行する公共交通】

- ・ 大阪モノレール
- ・ 阪急電鉄千里線



1. 市内公共交通について

本市の主な公共交通手段の役割について

交通機関	特徴	役割
鉄道 (阪急電鉄、北大阪急行電鉄)	・ 大量輸送が主 ・ 速達性や定時性に優れる	・ 箕面市と他の都市圏などを結ぶ広域的な輸送 ・ 空港や新幹線へのアクセスなど、長距離移動の起点となる
路線バス(阪急バス)	・ 中量輸送が主 ・ 道路交通状況の影響を受けやすい	・ 住宅地から主要な鉄道駅へのフィーダー(※)輸送 ・ 一定の需要が見込まれ、営業路線として成立する地域の運行(※)フィーダーとは、幹線交通である鉄道(駅)と接続し、市内の各地域を結ぶ支線的役割のこと
コミュニティバス (オレンジゆずるバス)	・ 小中量輸送が主 ・ 路線バスより細やかな道路でも運行可能	・ 市内の公共施設を回る市内完結型の輸送 ・ 営業路線としては成立しないが、市民の移動に欠かすことができない地域の運行(路線バスの補完) ・ 持続的な運行のため、一定の採算性が確保できるだけの需要が見込まれるルートでの運行(目標は収支率50%)
タクシー	・ 小量輸送が主 ・ 特定の路線を持たず、個別の需要に応じた輸送が可能	・ 個別の需要に応じて、ドア・トゥ・ドアで運行 ・ 他の公共交通機関が運行していない時間帯や地域を補完
A I オンデマンド交通 (のるーと箕面)	・ 小量輸送が主 ・ 特定の路線を持たず、需要に応じた柔軟な輸送が可能	・ 対象地域と地域内の施設などを回り、需要に応じて運行するデマンド型の短距離輸送 ・ 路線バスやコミュニティバスの運行が難しい地域において、住宅から公共施設などやバス停までのファースト/ラストマイルを運行

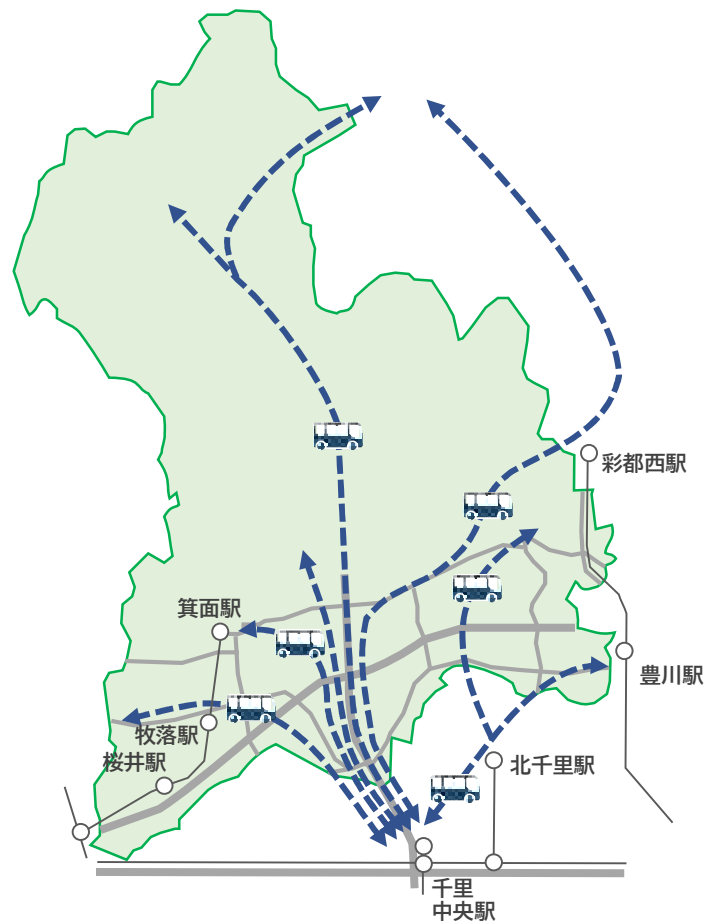
2. 北大阪急行延伸に伴う バス路線の再編について

2. 北大阪急行延伸に伴うバス路線の再編について

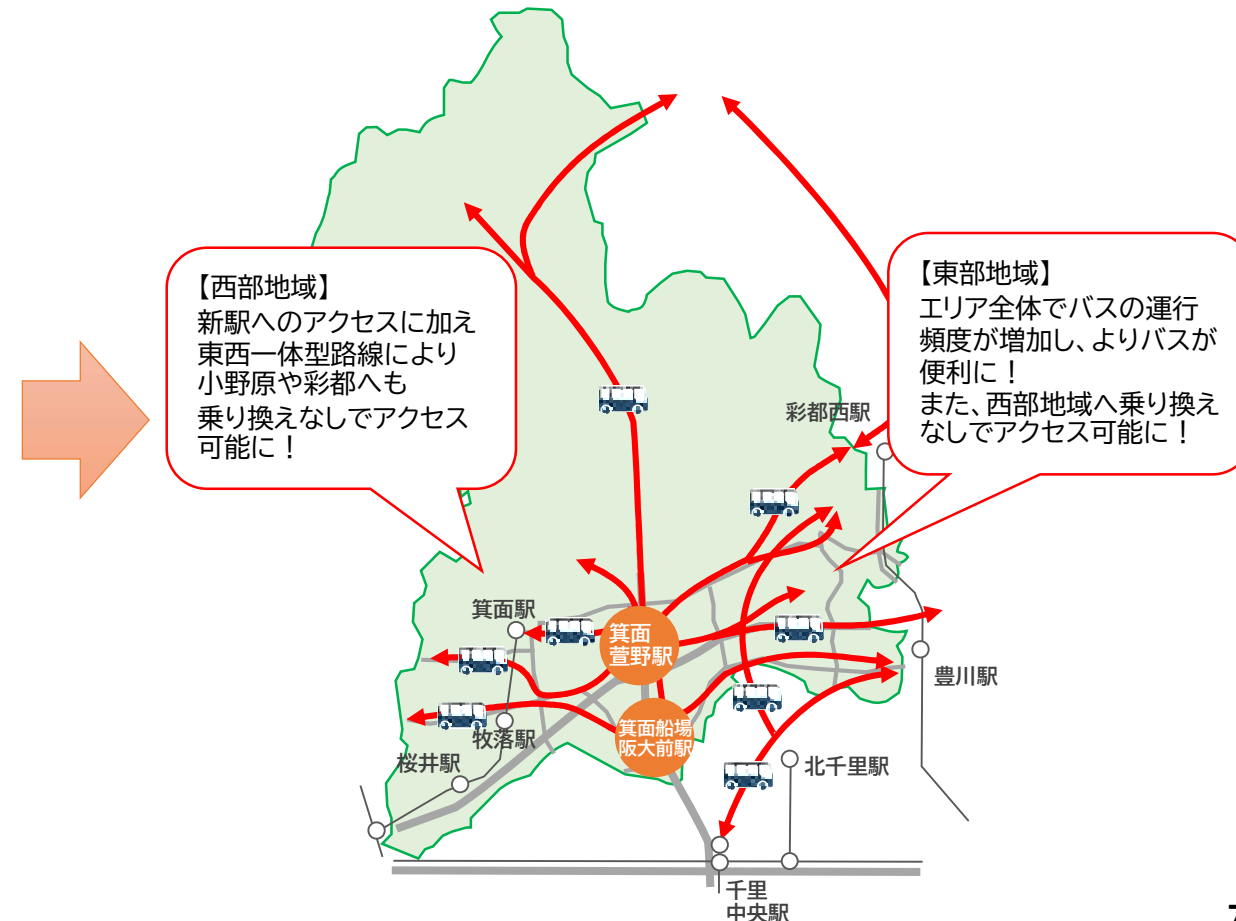
北大阪急行延伸に伴うバス路線再編について(路線バス)

- 大阪都心へのアクセス強化、市内の東西移動の充実、市内移動の回遊性向上等により将来にわたって賑わいと活気あふれる街となることを目指し、箕面萱野駅を中心としたバス路線へ再編しました。

▼再編前のバス路線 (イメージ)



▼現在 (再編後) のバス路線 (イメージ)

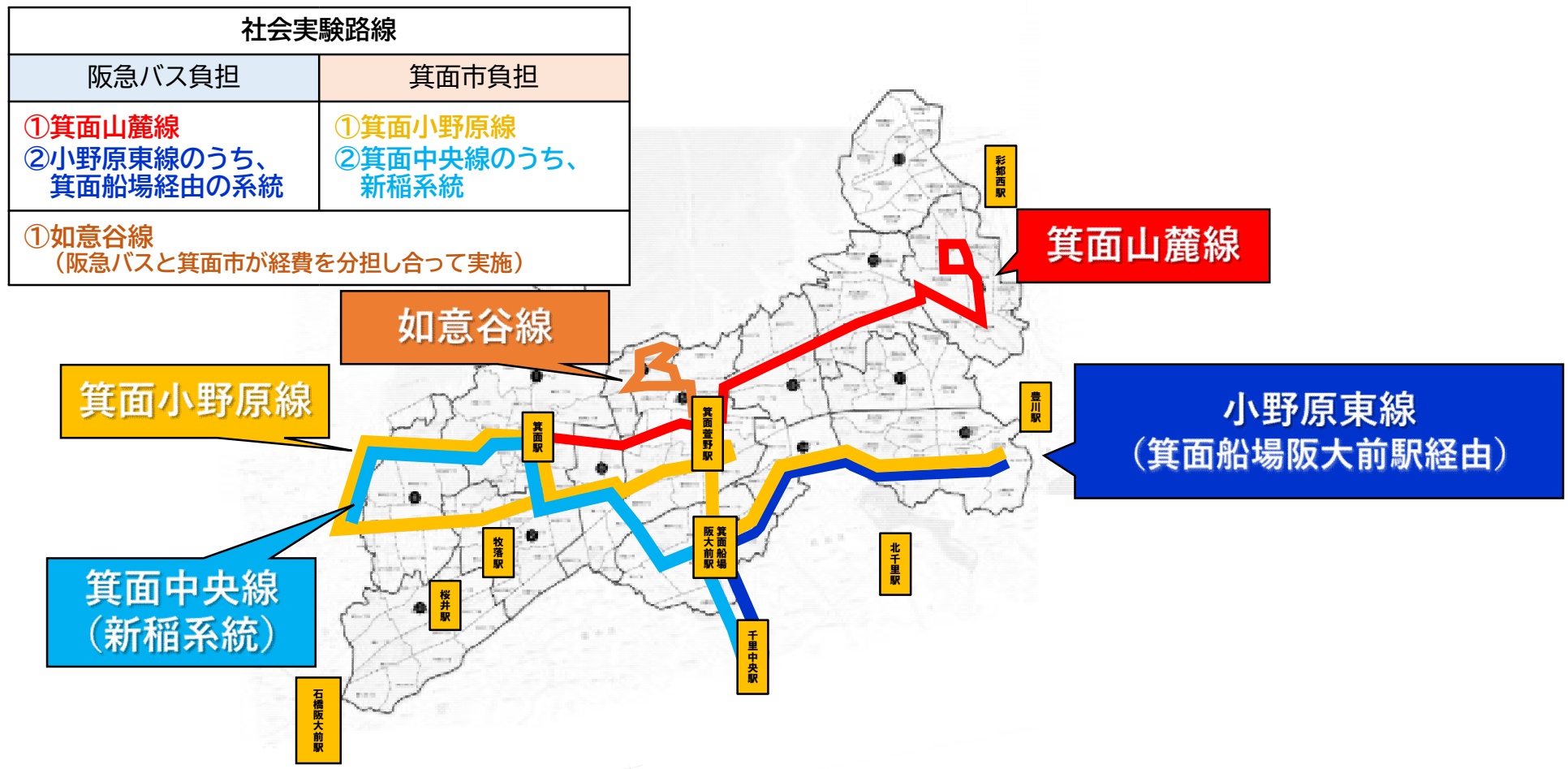


2. 北大阪急行延伸に伴うバス路線の再編について

社会実験路線(路線バス)について

- 再編した路線のうち、需要が不透明な下記の5路線を社会実験路線に設定しました。
- 社会実験路線は、一定期間の社会実験により事業性を見極め、交通事業者の営業路線として成立することが見込まれる場合は路線バスとして運行し、営業路線としての成立が難しい場合は、ほかの交通モードでの代替などを検討します。

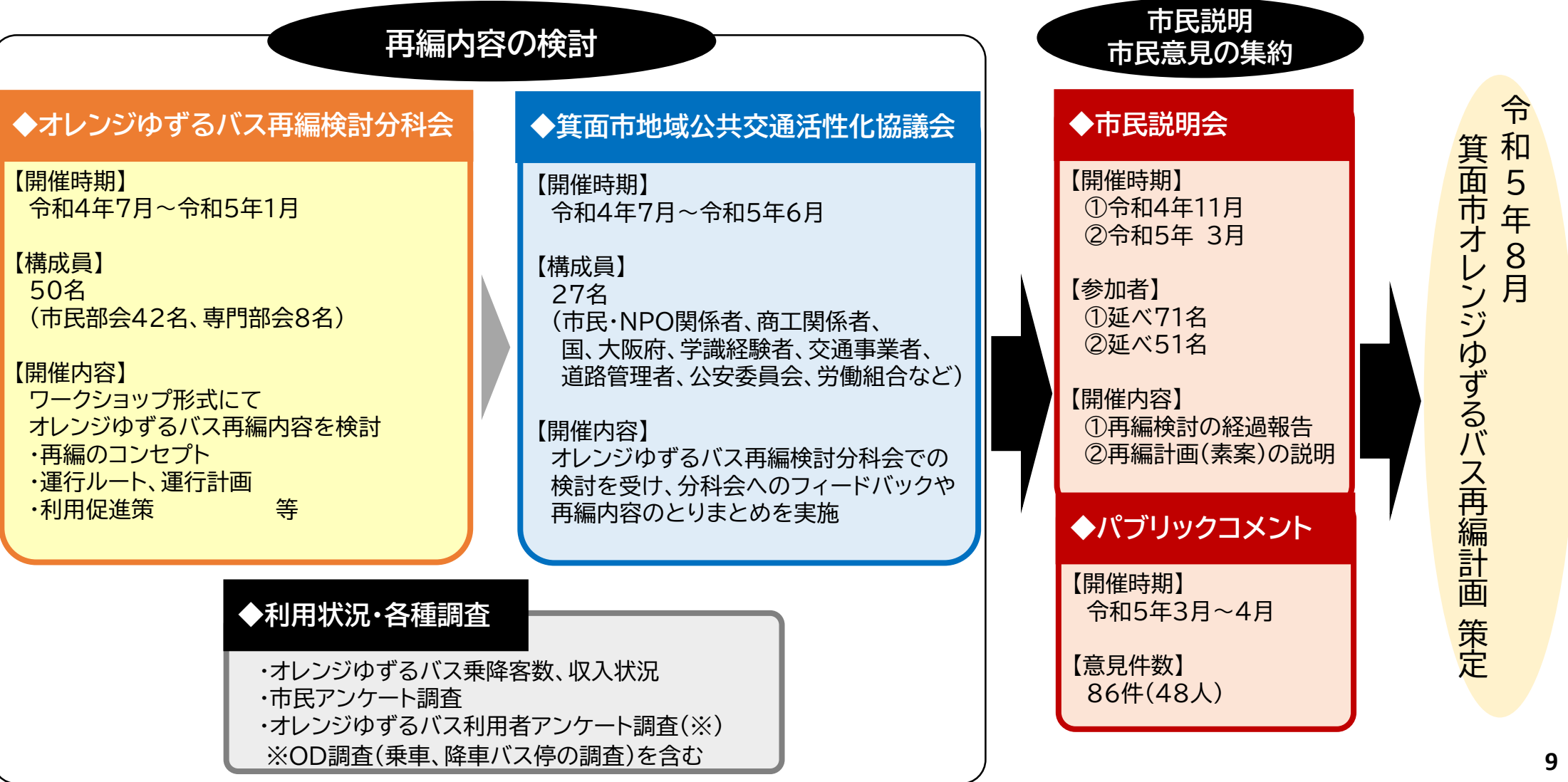
▼社会実験路線



2. 北大阪急行延伸に伴うバス路線の再編について

箕面市オレンジゆずるバス再編計画の策定過程

- オレンジゆずるバスは、運行当初より、ワークショップや現地調査、市民説明会などを開催し、市民の声を取り入れながら、市民協働により運行計画を作り上げてきました。
- 北大阪急行延伸に伴う再編も同様に、33名の市民委員を中心に構成された「オレンジゆずるバス再編検討分科会」にて、ワークショップ形式で議論し、パブリックコメント・市民説明会を経てオレンジゆずるバス再編計画を策定しました。



2. 北大阪急行延伸に伴うバス路線の再編について

箕面市オレンジゆずるバス再編計画について

コンセプト

みんなが安心して乗れる身近で地域に愛されるバス



基本的な考え

- ・ 循環型ルート（乗り継ぎなしで主要なバス停・拠点にアクセス可能なルート）の設定
- ・ 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本のパターンダイヤ
- ・ 既存のバス停を維持しつつ、定時性の確保に配慮したルートの設定
- ・ 路線バスとの重複を避けることを考慮したルートの設定

見直しのポイント

- ・ 「平日」および「土・日曜日、祝日」ともに同じルートで運行（新ルートは除く）
- ・ 車内混雑緩和・定時性確保のため、平日に主要区間（箕面駅ー市立病院ー箕面萱野駅）を運行する新ルートを設定
- ・ 路線バスが運行しておらず、道路勾配が急な「青松園地区」を運行

評価指標

収支率	バス1便あたりの利用者数	バス停1日あたりの利用者数
50.0%	【青・赤・黄ルート】48人/便 【緑ルート】20人/便	8人/バス停・日

2. 北大阪急行延伸に伴うバス路線の再編について

箕面市オレンジゆずるバス再編計画について

(令和6年3月～現在) オレンジゆずるバスルート

◆市民・利用者意見を踏まえ、「平日」および「土・日曜日、祝日」の運行ルートを同一に設定

◆(青ルート・赤ルート)
遅延解消や箕面萱野駅とのアクセスを考慮し、
運行ルートの配置を入れ替え

◆バス停の見直しによる
遅延解消・安全運行の対策
・「畑四丁目」、「渋谷高校前」
の運行取りやめ

◆青松園中央バス停の新設

◆路線バスとの重複(利用者の流出)を
避けるため、箕面萱野駅への乗り入れ
を回避

◆ルート見直しによる
遅延解消・安全運行の対策
・一方向運行化
・小野原地域への運行取りやめ

◆平日の利用者が多い時間帯にて
車内の混雑緩和を目的とした
緑ルートを新たに運行

◆(赤ルート・黄ルート)
遅延解消や安全運行の観点から、
運行ルートの配置を入れ替え

青ルート
赤ルート
黄ルート
緑ルート

3. バス業界を取り巻く環境について

3. バス業界を取り巻く環境について

バス業界の現状

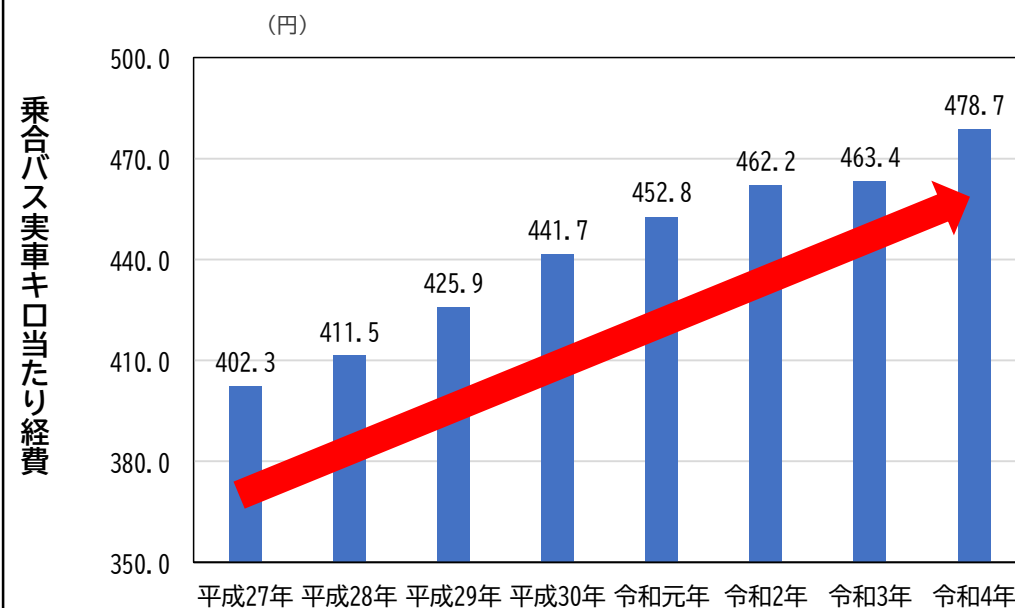
▼2024年問題によるバス運転士不足の試算（出典：日本バス協会）



- 令和6年4月のバス運転士に関する労働時間の規制強化（2024年問題）によって、全国的にバス運転士不足が深刻化しました。
- また、今後も更なる運転士不足が見込まれ、輸送規模を維持した場合の必要人員と実際の運転士数の乖離が広がっていきます。

- 人件費（運転士の確保・就業環境の改善）の増加、燃料費の高騰によって、運行経費は年々増加しています。

▼乗合バス実車キロ当たり経費の推移（出典：日本バス協会）



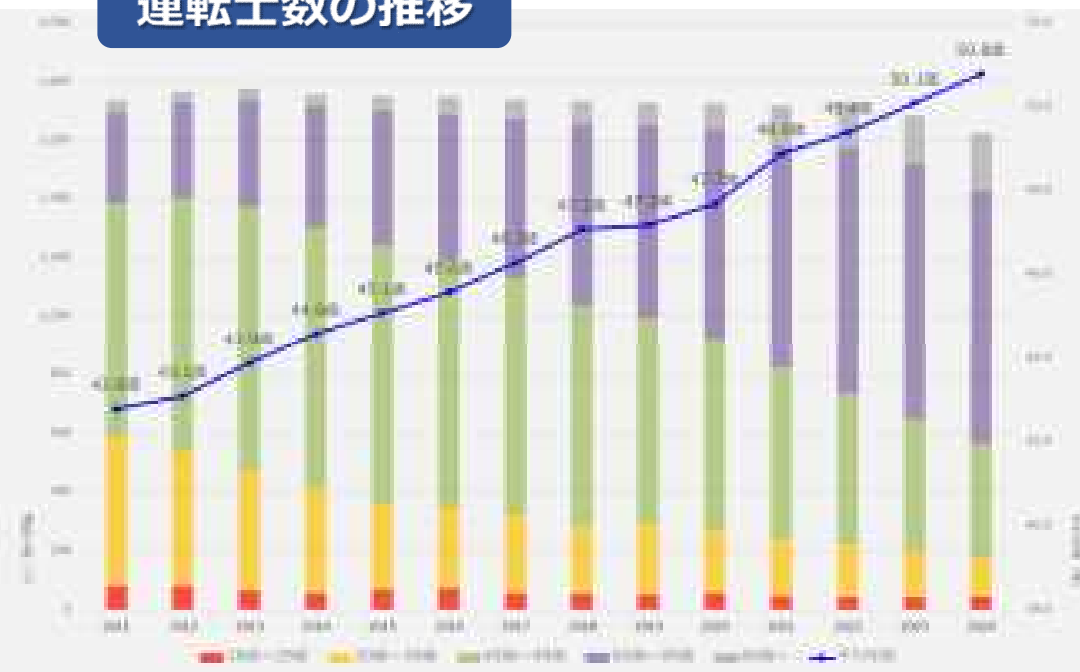
3. バス業界を取り巻く環境について

阪急バスの現状

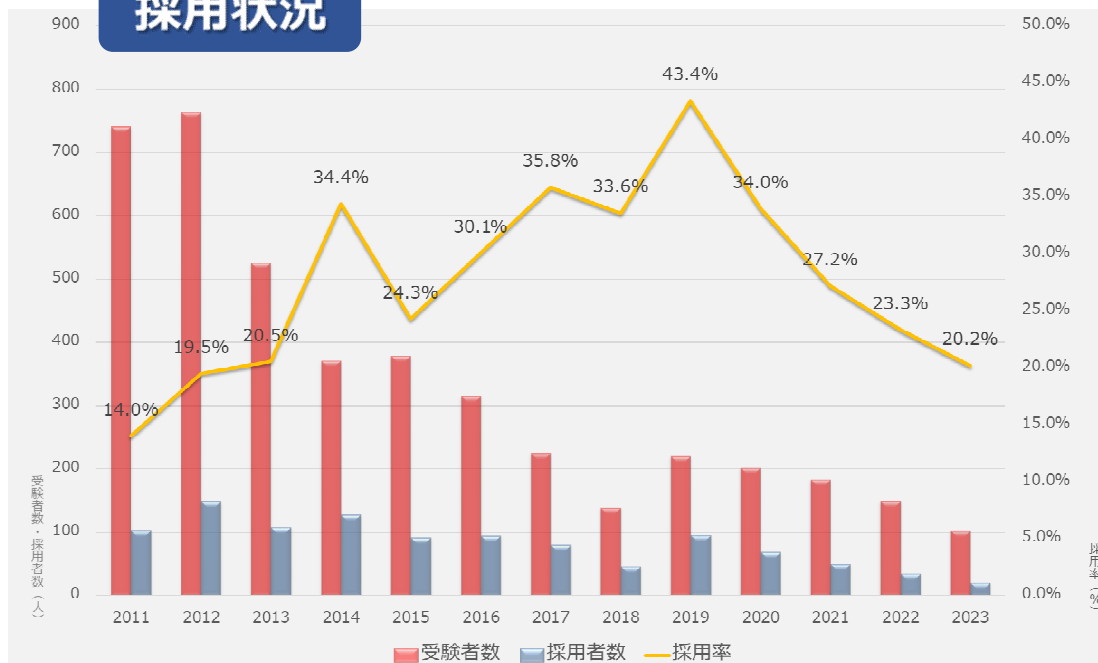
- 2024年の労働時間の規制強化への対応により、必要な運転士数が増加。
- また今後10年で700人以上（平均、毎年70人以上）が定年退職を迎える見込みとなり、現状の労働力を維持するには定年退職者を補充する新規採用が必要。

➡運転士数にあわせた輸送量への見直しが必要となり、今後も更なる運転士不足の深刻化が懸念されることから、黒字路線であっても減便を実施。

運転士数の推移



採用状況

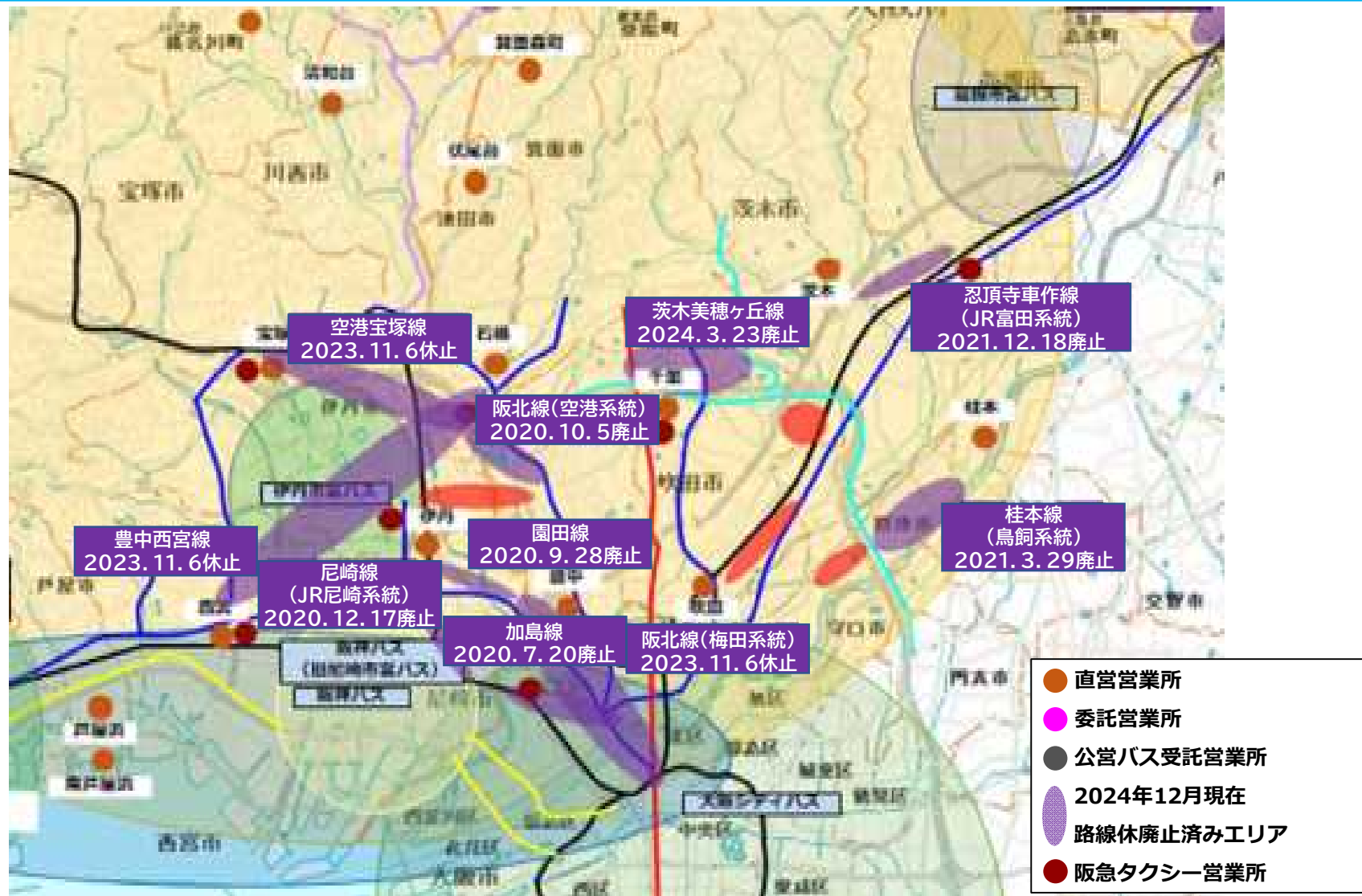


(阪急バス株式会社 提供資料)

3. バス業界を取り巻く環境について

阪急バスの現状

- 本市の路線バスを担う阪急バス株式会社においても、2024年問題による運転士不足の深刻化により、路線の廃止が実施されています。



(阪急バス株式会社 提供資料)

3. バス業界を取り巻く環境について

阪急バスの現状

- 近隣他市において、利用者の多い路線であっても運転士不足の影響から減便が実施されています。

▼バス運転士不足による廃止・減便の事例
(出典：阪急バスホームページ)

阪大病院線・茨木美穂ヶ丘線 運行内容の変更について

2024年3月23日(土)から

変更後の時刻表など、詳細は
阪急バスホームページをご覧ください

リンクはこちら

阪大病院線 164 171

- ・阪大病院線 164 は、大幅に減便します
- ・阪大病院線 171 は、新規に「記念公園西口」と「阪大南口」に停車します

茨木美穂ヶ丘線 101 102 103 105

- ・茨木美穂ヶ丘線 101 102 103 105 は、廃止します

廃止経路 茨木美穂ヶ丘、洗心館前(計2箇所)



【バス業界の現状】

- バス運転士の不足により、利用者が多く収支が見込める路線も含め、減便や廃止が全国的に発生している状況。
- 阪急バスにおいても、同様の事例が発生しており、新規路線の設定や増便についてはバス運転士の不足から難しい。



バス業界の現状を踏まえつつも、市民のニーズに沿った市内公共交通の適正化に向け、**箕面市としても取り組み(P.17～P.19)**を行いながら、市内バス路線の見直しを検討してきました。

3. バス業界を取り巻く環境について

バスの現状に対する市の取り組み(①:バス路線改善の要望)

- 令和6年8月、阪急バス株式会社あてバス路線の改善に向けた要望書を提出しました。
- 令和6年9月および令和7年1月には、箕面市長から阪急バス株式会社代表取締役社長に向け、阪急バスやオレンジゆずるバスの見直しに対し要望を行いました。

阪急バスに関する要望

1. 社会実験路線の見直しにおいて、運行頻度(便数)の確保
2. 市内各所から鉄道駅へ向かう路線(栗生団地線、箕面中央線)の増便
3. 最終便の拡充(運行時間帯の拡大)

オレンジゆずるバスに関する要望

青ルートについて、箕面萱野駅への乗り入れに向けた再検討の依頼

その他

市内バス路線の拡充に向け、バス事業者としての協力の依頼

3. バス業界を取り巻く環境について

バスの現状に対する市の取り組み(②:社会実験路線に関する周知広報・利用促進)

- 市の広報紙「もみじだより」へ毎月の掲載や、市内施設・鉄道駅などへのチラシ配架、バス停標柱への掲示物の設置等により、社会実験路線の利用状況の周知・利用促進に向けた広報を継続的に実施。

緊急バス 社会実験路線 の利用状況実績
4月1日～10月31日累計

緊急バスの5路線(下記各線)は、社会実験路線として運行しています。社会実験の経路や乗客の利用状況などについては、市ホームページ1Q&Rコーナーをご覧ください。また、市内公共交通の維持のためにはバス乗客士の確保も必要となり、緊急バス株式会社では乗客士を募集しています。詳しくは2～3ページをご覧ください。

社会実験路線 (乗客数、乗客数/便、乗客数/便) (乗客数/便)

路線名	乗客数	乗客数/便	乗客数/便
85系統 如意谷線	8,500人	9.3人/便	23.7人/便
36系統 箕面山麓線	23,800人	16.4人/便	17.7人/便
177系統 小野原東線 (箕面駅前大前駅経由)	32,000人	19.5人/便	14.9人/便
181系統 箕面小野原線	17,700人	14.9人/便	14.9人/便
81系統 箕面中央線 (新橋系統)	17,700人	14.9人/便	14.9人/便

社会実験路線の利用状況の把握イメージ

令和6年6月号～最新号

問い合わせ先 724・6746 722・7655

▲市の広報紙「もみじだより」にて、毎月、社会実験路線の利用状況を掲載(令和6年6月号～最新号)

▼みのおキューズモールや北大阪急行線の鉄道駅、市内公共施設などにて社会実験路線の利用に向けたチラシを配架

箕面市からの重要なお知らせ

**バスのご利用を
よろしくお願いします!!**

バス交通において、全国的に、少子高齢化や新型コロナウイルス感染症による「新たな生活様式」の定着などにより利用客が減少しており、加えて運転士不足が加速するなど、利用のない路線の維持が非常に難しい状況です。そのため、公共交通を持続可能なものにするためには、みなさまのご利用がなにより重要です。

本市においては北大阪急行線延伸に伴うバス路線の再編で、需要が不透明だった下記路線は令和6年度から社会実験路線として運行していましたが、2次評価結果(4月1日～12月31日までの収支率)に準じ、令和7年4月以降下記のとおり対応いたします。

路線名	収支率(%)	評価	今後の対応
85系統 如意谷線	110%	◎	本格運行へ移行
36系統 箕面山麓線	115%	◎	本格運行へ移行
177系統 小野原東線 (箕面駅前大前駅経由)	85%	◎	路線・便数を見直ししたうえで社会実験を継続
181系統 箕面小野原線	62%	◎	令和7年10月以降の路線や便数の見直しに向け、経過措置運行へ移行
81系統 箕面中央線 (新橋系統)	63%	◎	経過措置運行期間中は現行と同じ路線・便数で運行

社会実験や見直しの検討状況など、詳しくは箕面市ホームページをご覧ください。

問い合わせ先 724・6746 722・7655

～箕面市からのお知らせ・社会実験路線の中間報告～

路線名	乗客数	乗客数/便	乗客数/便
181系統 箕面小野原線	19,100人	19.1人/便	32.0人/便
81系統 箕面中央線 (新橋系統)	16,800人	16.8人/便	25.8人/便

※7/31開催の箕面市地域公共交通活性化協議会において、運行実績に基づいた基準値への見直しを行いました。

引き続き、**バスのご利用** をよろしくお願いいたします。

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。

お問い合わせ先 箕面市総合 交通政策課 電話:072-724-6746

▲社会実験路線が運行する市内全バス停に対象路線の利用状況を掲示

その他

- ✓デジタルサイネージ・バス車内への利用状況の掲示
- ✓ラジオでの周知・広報
- ✓自治会回覧での利用状況の回覧
- ✓転入者への案内配布
- ✓SNS(くらしナビ、X等)での周知 など

3. バス業界を取り巻く環境について

バスの現状に対する市の取り組み(③:運転士募集の協力)

- 運転士の募集について、市の広報紙「もみじだより」や市のホームページでの広報に加え、各イベントの際に運転士の募集の広報を行っています。

広報紙

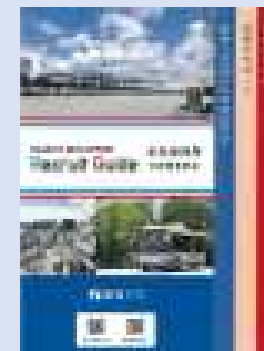


- ◀ 令和6年11月号巻末では社会実験路線の利用状況に加え阪急バスの運転士募集を掲載

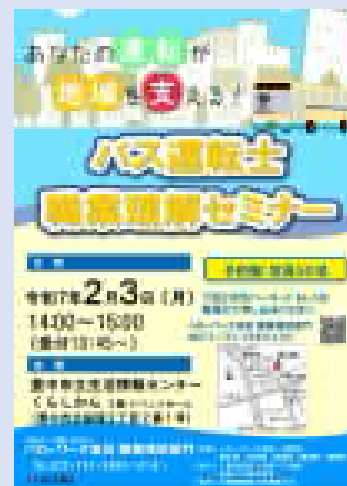


- ◀ 令和6年12月号ではバス運転士の確保に向けた特集ページを巻頭に掲載

イベント等



- ▲ 箕面まつりでの交通政策室のブース出展や市役所内の就労相談等の窓口において、阪急バス運転士の募集にかかるポケットティッシュ、パンフレット等を配布



- ▲ 大阪府やハローワーク、周辺市町村と協力し「バス運転士職業理解セミナー」を開催

その他

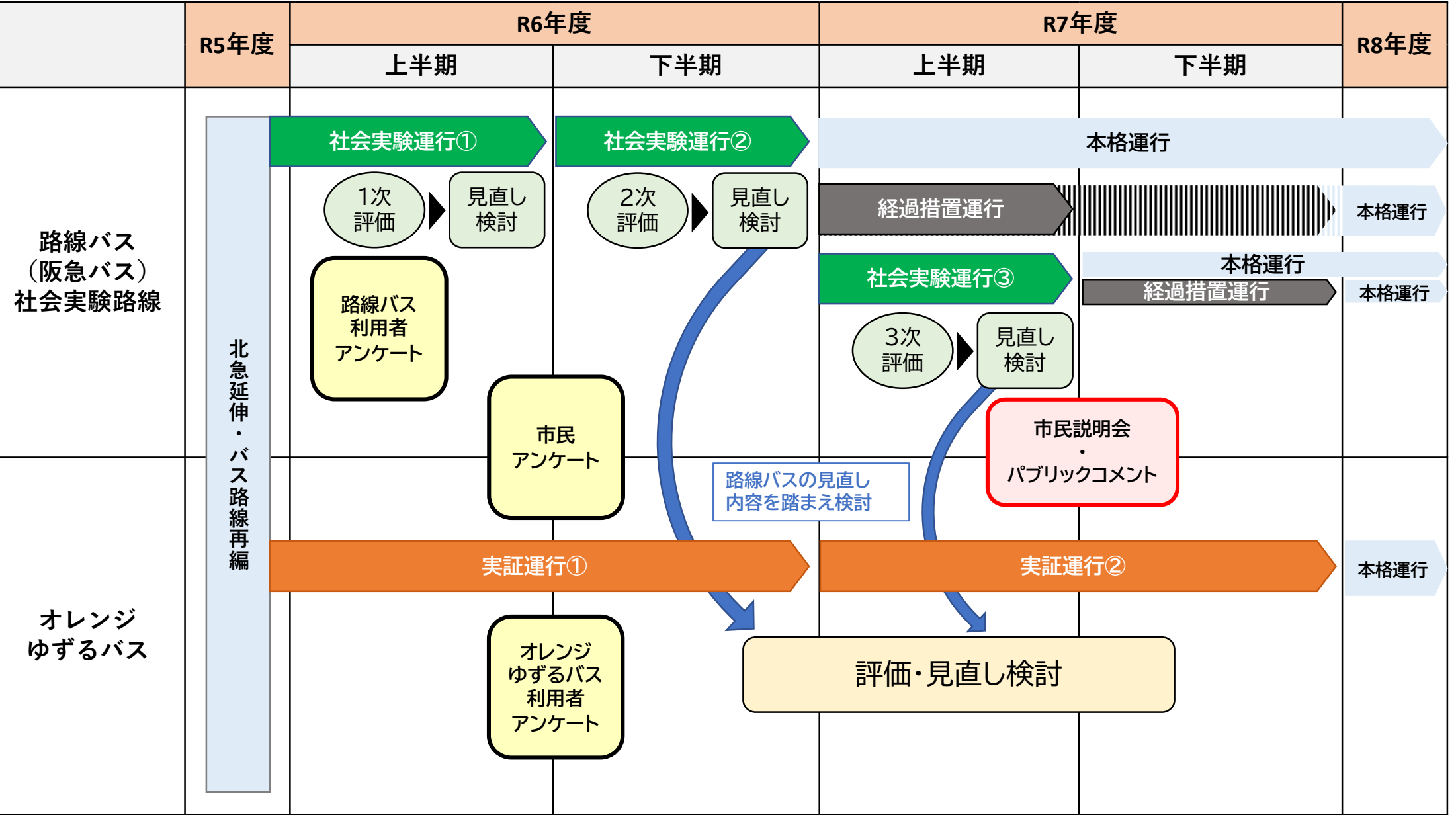
- ✓市ホームページやデジタルサイネージでの周知・広報の協力
- ✓ラジオでの周知・広報
- ✓箕面1日ハローワークでのポスター掲示

など

4. バス路線見直しの検討について

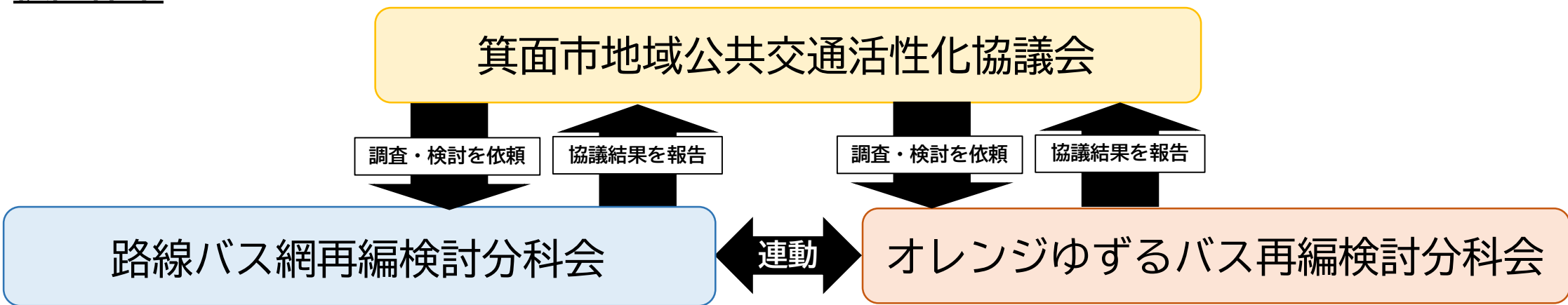
4. バス路線見直しの検討について

バス路線の見直し検討スケジュール



4. バス路線見直しの検討について

検討体系



会議体	目的・構成員
箕面市地域公共交通活性化協議会	【目的】 地域公共交通活性化再生法及び道路運送法に基づき、住民生活に必要なバスなどの輸送を確保し、利便性を高めるために協議・検討し、市内公共交通全体の方角を取りまとめる法定協議会 【構成員】 市民・NPO、商工関係者、学識経験者、交通事業者、国、大阪府、市、道路管理者、公安委員会、労働組合 など
路線バス網再編検討分科会	【目的】 路線バス網の再編について、協議会よりも専門的に調査・検討するために設置された分科会 【構成員】 市民、商工関係者、学識経験者、バス事業者、行政
オレンジゆずるバス再編検討分科会	【目的】 オレンジゆずるバスの具体的な運行内容について、協議会よりも専門的に調査・検討するために設置された分科会 【構成員】 市民部会：市民（24名）、商工関係者 専門部会：学識経験者、バス事業者、行政

4. バス路線見直しの検討について

協議会・分科会の開催結果(市内バス路線の見直しに関する議題のみ抜粋)

	R6年度				R7年度	
	上半期		下半期		上半期	
地域公共交通 活性化協議会	第58回協議会 (7月31日開催) ・社会実験路線の 1次評価について	第59回協議会 (9月30日開催) ・社会実験路線の 1次評価結果に伴う 対応内容について	第60回協議会 (12月26日開催) ・社会実験路線の 2次評価以降の 対応について ・オレンジゆずるバス 再編検討分科会に ついて	第61回協議会 (3月7日開催) ・社会実験路線の 2次評価に伴う 見直しについて ・オレンジゆずるバス 再編検討分科会に ついて	※第62回協議会 (3月28日書面開催) については、 予算に関する議題のみ	第63回協議会 (7月4日開催) ・令和7年度の社会実験 路線について ・オレンジゆずるバス 再編検討分科会 とりまとめ案について ・新規バス路線の設定 について
路線バス網 再編検討 分科会	第12回分科会 (9月3日開催) ・社会実験路線の 利用状況について ・1次評価結果及び対応 内容について		第13回分科会 (2月28日開催) ・社会実験路線の2次評 価結果について ・2次評価結果における 社会実験路線の見直し について			
オレンジ ゆずるバス 再編検討 分科会			第6回分科会 (12月12日開催) 【ワークショップ】 ・オレンジゆずるバスの 便利な点・不便な点	第7回分科会 (2月4日開催) 【ワークショップ】 ・バス停の「維持」、 「廃止・統合」、 「一部増設」に関して の見直し方針	第8回分科会 (4月23日開催) 【ワークショップ】 ・社会実験結果に伴う オレンジゆずるバスの 見直しについて ・青ルートの箕面萱野駅 乗り入れについて	第9回分科会 (6月13日開催) 【ワークショップ】 ・R6年度オレンジ ゆずるバス利用状況と 評価結果について

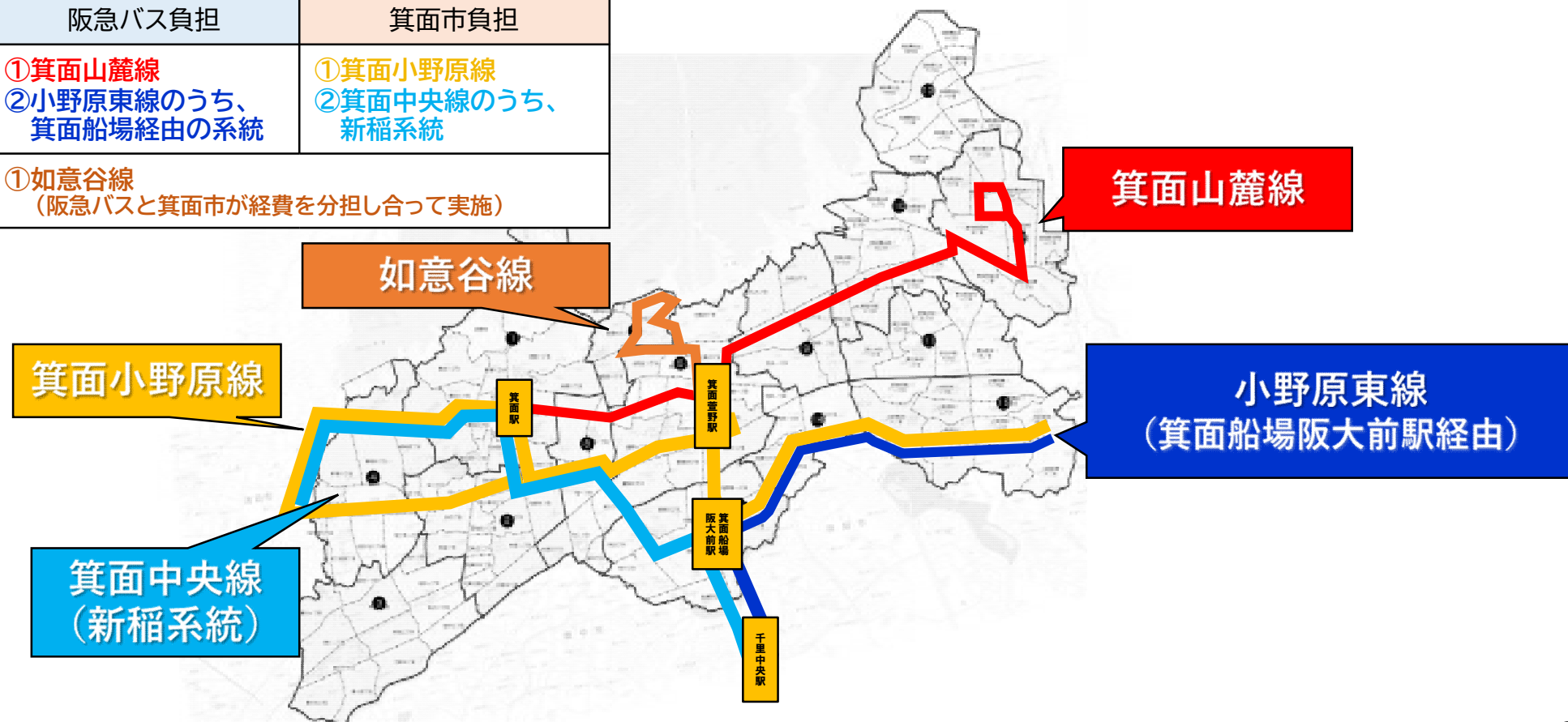
5. 社会実験路線について

5. 社会実験路線について

社会実験路線の評価・見直しについて

- バス路線再編に伴い、需要が不透明な5路線について、一定期間ごとに評価を行い、営業路線として成立（＝**収支率100%以上**を確保）するかを見極めました。
- 収支の達成状況に応じて、**本格運行**へ移行または路線の**廃止・見直し（減便やルート変更など）**により、今後の路線のあり方を検討しました。

社会実験路線	
阪急バス負担	箕面市負担
①箕面山麓線 ②小野原東線のうち、 箕面船場経由の系統	①箕面小野原線 ②箕面中央線のうち、 新稲系統
①如意谷線 (阪急バスと箕面市が経費を分担し合って実施)	



5. 社会実験路線について

1～2次評価の結果

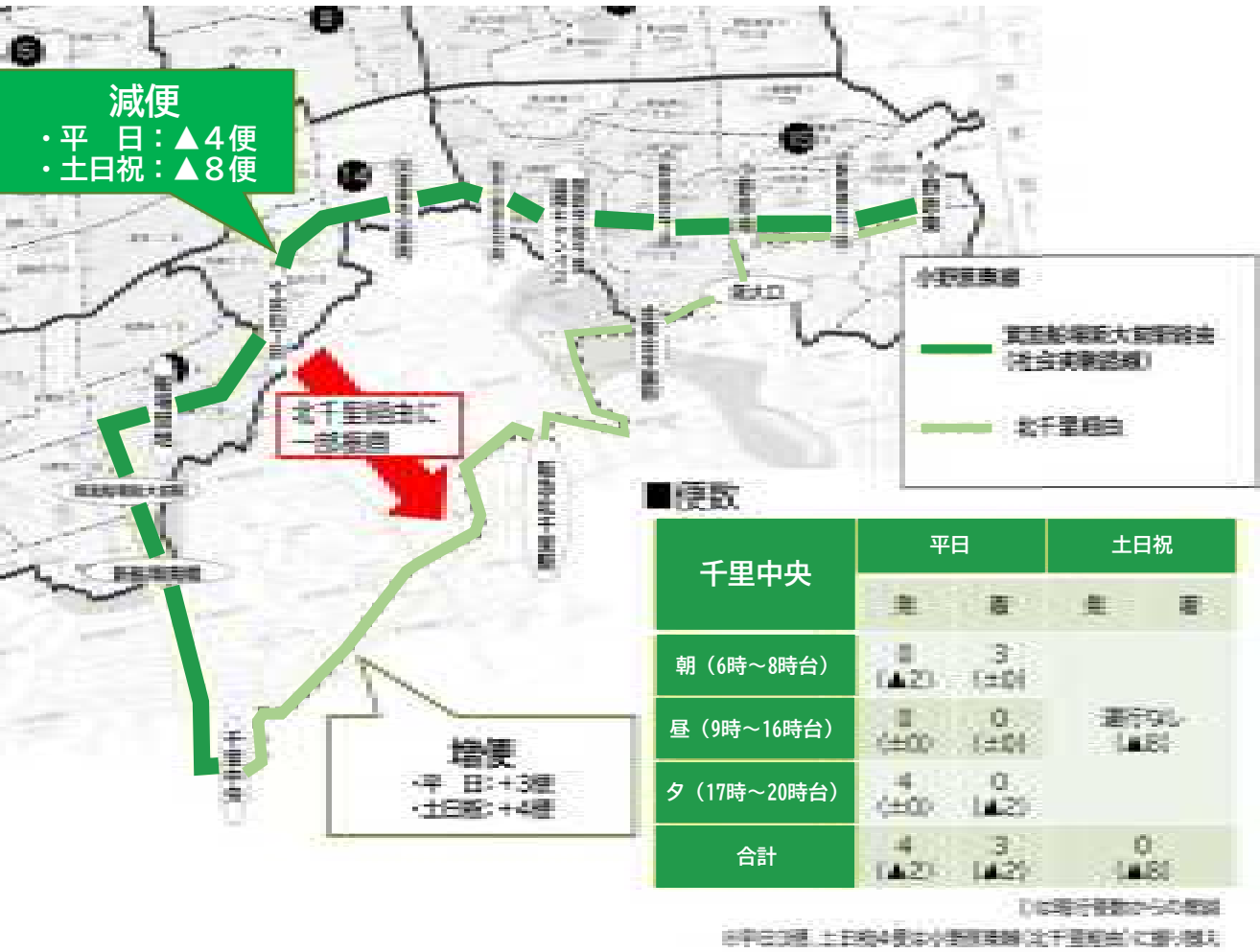
- 社会実験路線の1次評価結果(令和6年4月～6月の収支率)及び2次評価結果(令和6年4月～12月の収支率)と令和7年4月以降の対応は以下のとおりです。
- 見直しが必要な路線についても、需要がある地域や時間帯においては一定運行を維持し、地域の交通手段がなくならないよう見直し案をとりまとめました。

社会実験路線	収支率		評価結果・令和7年4月以降の対応
	1次評価	2次評価	
如意谷線	105%	110%	・ 令和7年4月1日から 本格運行へ移行 しました。
箕面山麓線	116%	115%	
小野原東線 (箕面船場阪大前駅経由)	83%	85%	・ <u>路線、便数を見直した上で令和7年4月以降、社会実験運行(令和7年4月～9月)</u> をしています。 ➡ 3次評価結果より、収支率100%以上であったため、 令和7年10月1日から本格運行へ移行 します。
箕面小野原線	60%	62%	・ 令和7年10月以降に <u>路線や便数の見直し</u> の実施を予定しています。 ・ 10月以降の見直し内容での運行開始までの期間、 <u>経過措置運行</u> として令和6年度と同じ路線、便数で運行しています。
箕面中央線(新稲系統)	65%	63%	

見直しの対象

5. 社会実験路線について

小野原東線の見直し(分科会・協議会での検討結果)



見直し内容(令和7年4月以降)

	令和6年度	見直し後
平日	・箕面船場阪大前駅経由 11便/日	・箕面船場阪大前駅経由 7便/日 ・北千里経由に振替 3便/日 ⇒全体として、1便減
土日祝	・箕面船場阪大前駅経由 8便/日	・北千里経由に振替 4便/日 ⇒全体として、4便減 箕面船場阪大前駅経由 の運行取りやめ

➡見直し後の内容で社会実験継続、3次評価を実施

3次評価結果

対象期間	収支率	評価結果の対応
令和7年4月～6月	111%	本格運行へ移行

※3次評価については箕面船場阪大前駅経由便のみを対象とし、北千里経由に振り替えた便は評価の対象としない

スケジュール

時期	内容
令和7年4月～9月	見直し内容で社会実験運行
令和7年10月	本格運行へ移行

5. 社会実験路線について

箕面小野原線の見直し(分科会・協議会での検討結果)



見直しのポイント

- ・ 需要の多い地域・時間帯の運行を維持し、地域の交通手段がなくならないように見直し
- ・ 他の路線などを含め、公共交通全体で地域の交通をカバー

代替手段

区間	バス直通	バス+鉄道
東部～船場阪大前駅	小野原東線(船場経由) ゆずるバス(黄ルート)	—
東部～箕面萱野駅	なし	ゆずるバス(黄ルート) + 北大阪急行
西部～箕面萱野駅	ゆずるバス(赤ルート)	箕面中央線 + 北大阪急行

※東部～箕面萱野駅については、補完を検討

スケジュール

時期	内容
令和7年4月～9月末	経過措置運行
令和7年10月以降	見直し内容で運行開始

【経過措置運行】
・ 令和7年9月末までは、令和6年度までの運行内容で経過措置を実施
・ バス路線見直し案の策定期間等により、経過措置期間は延長

5. 社会実験路線について

箕面中央線の見直し(分科会・協議会での検討結果)



■見直しのポイント

- 地域の需要・移動ニーズに沿った運行に見直し
- 「桜系統」も含め、輸送の効率化

■見直し方針(令和7年10月以降)

対象	見直し内容
新稲系統	「新稲系統」を廃止 ⇒「新稲循環※」を運行 ※千里中央 - 船場 - 新稲・桜ヶ丘地域を運行
桜系統	千里中央発着に全便変更 ※現在は一部便のみ 千里中央発着 ※桜系統としての運行便数は調整
【その他】 「箕面六丁目」バス停	「(仮)箕面駅南」バス停に名称変更

- ・千里中央と市西部のアクセスを確保
- ・新稲地域、桜ヶ丘地域の朝・夕の運行本数が増加
※利用が少ない昼間の新稲地域の運行はとりやめ

■スケジュール

時期	内容
令和7年4月～9月末	経過措置運行
令和7年10月以降	見直し内容で運行開始

- 【経過措置運行】
- ・令和7年9月末までは、令和6年度までの運行内容で経過措置を実施
 - ・バス路線見直し案の策定時期等により、経過措置期間は延長

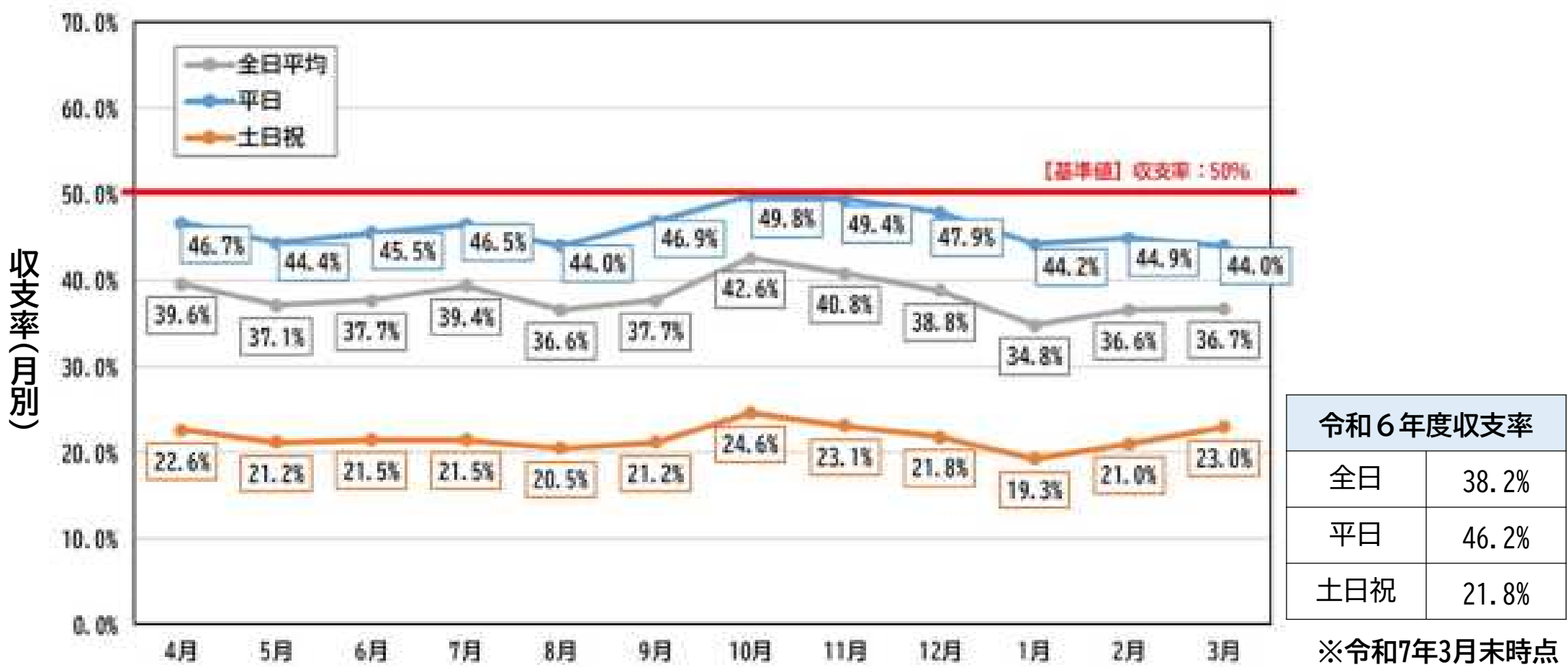
6. オレンジゆずるバス実証運行について

6. オレンジゆずるバス実証運行について

各指標の達成状況について(収支率)

- 事業の継続性・妥当性を評価するための基本となる指標として、「利用者負担：行政負担」が「1：1」となる数値を基準（＝50％）として設定しています。

▼令和6年度収支率の推移

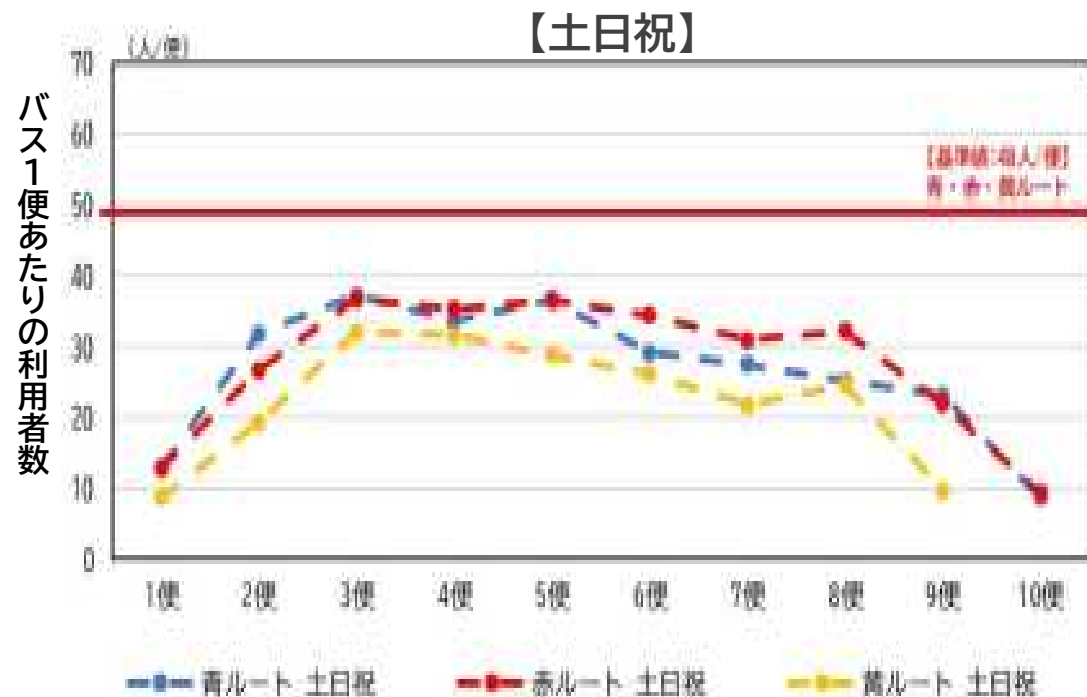
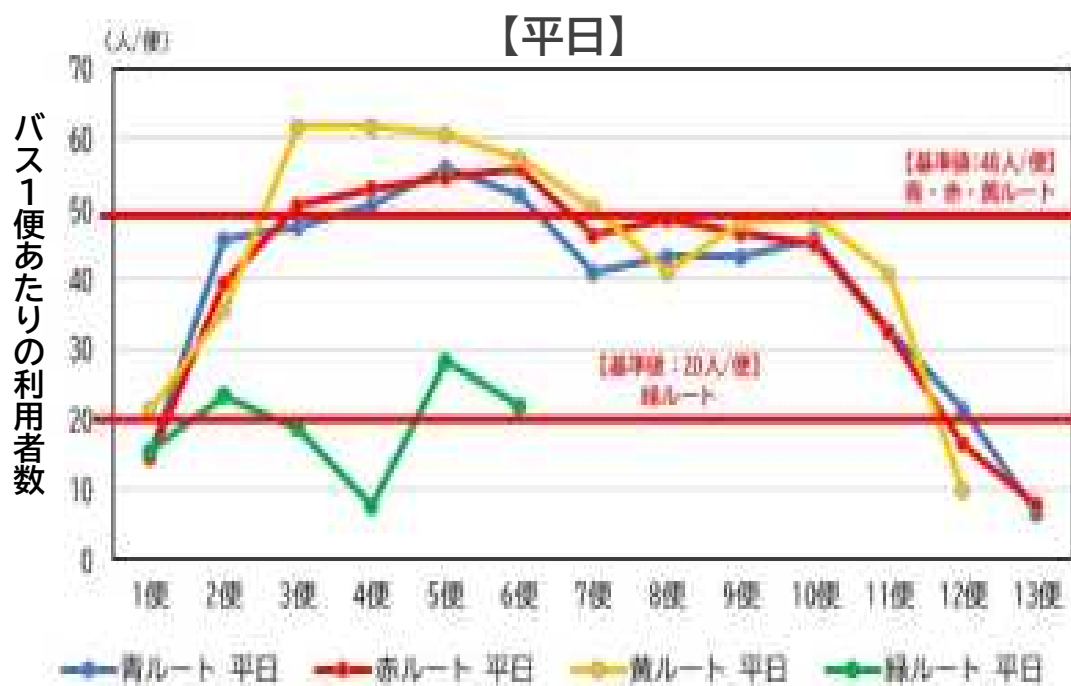


6. オレンジゆずるバス実証運行について

各指標の達成状況について(バス1便あたりの利用者数)

- 収支率を達成するために必要な利用者数を基準値とし、見直しの対象とするルートや運行時間帯を判断するための指標とします。
- 平日は朝、夕の便を中心に概ね未達成、土日祝では全便が未達成となっています。

▼令和6年度バス1便あたりの利用者数（左：平日、右：土日祝）



※令和7年3月末時点

6. オレンジゆずるバス実証運行について

各指標の達成状況について(バス停1日あたりの利用者数)

➤ 収支率を達成するために必要な利用者数を基準値（＝8人/バス停・日）とし、見直し対象とするルートやバス停を判断するための指標とします。

▼令和6年度バス停1日あたりの利用者数（基準値：8人/バス停・日）

No.	停留所名	平日	土日祝
1	箕面駅	248.5人	139.5人
2	市立病院	175.3人	35.8人
3	箕面市役所前	118.4人	38.7人
4	箕面萱野駅	115.1人	61.7人
5	箕面警察前	102.5人	45.1人
6	新船場北橋	79.1人	44.1人
7	稲ふれあいセンター	77.6人	28.4人
8	栗生団地	42.0人	17.9人
9	平和台	35.5人	18.5人
10	山手公園前	34.5人	16.9人
11	中小学校前	33.4人	15.1人
12	箕面萱野駅南	32.7人	22.0人
13	桜井駅	31.3人	13.2人
14	桜ヶ丘西	27.6人	11.6人
15	如意谷三丁目	27.2人	16.1人
16	半町	25.3人	8.3人
17	ルミナス四番街	19.6人	10.4人
18	東生涯学習センター前	19.3人	10.2人
19	芝西	18.2人	11.0人
20	船場西二丁目	16.9人	9.7人
21	箕面高校前	16.7人	9.3人
22	桜ヶ丘	16.5人	8.4人
23	船場団地	16.4人	11.8人
24	小野原南	13.5人	5.7人
25	外院	13.2人	6.8人
26	船場西一丁目	11.6人	6.6人
27	西南小学校前	11.5人	4.2人
28	船場東三丁目	11.0人	5.5人
29	豊島高校前	10.7人	7.0人
30	栗生間谷西一丁目	10.4人	5.3人

No.	停留所名	平日	土日祝
31	今宮四丁目	10.1人	3.5人
32	瀬川緑地公園前	10.0人	3.2人
33	ルミナス箕面の森	10.0人	6.0人
34	新家	9.9人	3.3人
35	平和台西	9.5人	5.3人
36	小野原	9.4人	4.2人
37	新稲	9.2人	4.7人
38	小野原西五丁目	9.0人	4.8人
39	牧落	8.8人	4.7人
40	尼谷	8.7人	3.0人
41	外院の里	8.5人	3.4人
42	青松園前	8.4人	3.8人
43	東山南公園前	8.3人	5.0人
44	小野原東五丁目	8.3人	2.9人
45	青松園中央	8.0人	5.1人
46	萱野北小学校前	7.2人	3.6人
47	第二中学校口	7.2人	3.8人
48	宮の前	7.1人	3.5人
49	石澄住宅	7.0人	3.4人
50	東山北公園前	6.7人	2.6人
51	小野原東四丁目	6.3人	2.7人
52	新稲東	6.2人	3.9人
53	今宮三丁目	6.0人	2.4人
54	阪急小野原住宅南	5.9人	2.4人
55	第四中学校前	5.8人	3.8人
56	多世代地域交流センター前	5.7人	2.1人
57	桜中央橋	5.6人	1.9人
58	栗生間谷東五丁目	5.6人	2.4人
59	小野原東三丁目	5.5人	2.6人
60	稲	5.5人	3.7人

No.	停留所名	平日	土日祝
61	小野原東	5.4人	3.7人
62	箕面墓地前	5.2人	3.2人
63	間谷住宅入口	5.2人	2.6人
64	小野原東六丁目	5.1人	2.0人
65	船場東一丁目	5.1人	2.8人
66	豊川住宅前	4.9人	3.0人
67	如意谷一丁目	4.8人	2.6人
68	間谷北公園前	4.7人	2.3人
69	桜	4.6人	2.7人
70	栗生外院	4.5人	2.5人
71	箕面七丁目	4.2人	2.7人
72	牧落駅	4.1人	1.3人
73	間谷住宅1	4.1人	3.1人
74	箕面墓地公園南	3.8人	1.9人
75	桜ヶ丘南	3.8人	1.3人
76	間谷西公園前	3.4人	1.6人
77	白島北	3.3人	1.5人
78	白島	3.2人	1.0人
79	山の口	3.1人	1.0人
80	多文化交流センター前	3.1人	2.4人
81	栗生間谷西七丁目	2.8人	1.7人
82	石丸	2.5人	1.6人
83	今宮一丁目	2.3人	1.9人
84	春日神社前	2.3人	2.0人
85	西田公園前	2.1人	1.2人
86	間谷住宅5	1.8人	0.6人
87	今宮	1.4人	0.5人
88	間谷住宅4	1.4人	0.4人
89	北小学校口	1.0人	0.3人
90	白島一丁目	0.8人	0.3人
91	南桜井	0.1人	0.1人

※令和7年3月末時点 ※平日利用者順で掲載

6. オレンジゆずるバス実証運行について

評価結果を受けて分科会・協議会での検討結果

■ 箕面市オレンジゆずるバス再編計画（令和5年8月策定）

評価指標	基準値	達成状況に応じた方策
収支率 (運賃収入/運行経費)	50.0%	割引運賃の適用範囲の見直し ・「拡大」等の検討(達成時) ・「縮小」等の検討(未達)
バス1便あたりの 利用者数	【青・赤・黄】 48人/便 【緑】 20人/便	運行時間帯の見直し ・「維持・拡大」の検討(達成時) ・「縮小」の検討(未達)
バス停1日あたりの 利用者数	8人/バス停・日	ルートやバス停の見直し ・「維持・新設」の検討(達成時) ・「廃止・統合」の検討(未達)



■ 再編計画に基づく評価・見直し検討結果

実績 (令和6年度)	分科会・協議会での検討結果
38.2% 未達	【検討結果】 現状維持 【主なご意見】 ・割引の適用範囲の縮小により利用者が減少し、収支の悪化が懸念される。 ・現在の利用者の年齢層や他市の割引事例も踏まえると維持した方がよい。
【平日】 朝・夕を中心に概ね未達 【土日祝】 すべての便が未達	【検討結果】 現状維持 【主なご意見】 ・運行時間帯の縮小により、利用者が減少し、収支の悪化が懸念される。
【平日】 45バス停 達成 (46バス停 未達) 【土日祝】 23バス停 達成 (68バス停 未達)	【検討結果】 現状維持 【主なご意見】 ・利用者がいる限り維持した方がよい。 ・再編時のコンセプト（既存バス停を存続）を踏まえ廃止すべきでない。 ・利用定着の観点からも維持。

6. オレンジゆずるバス実証運行について

その他意見に関する分科会・協議会での検討結果

検討テーマ・意見など	対応方針など
①社会実験路線（箕面小野原線）の見直し（※）に対する補完について ※日中の時間帯における箕面萱野駅～小野原東の減便	- バス運転士不足の現状や既存の利用者への影響を考慮し、オレンジゆずるバスとしては補完しないものとする。 - 新駅周辺のまちづくりにより、今後、移動需要の増加が見込まれることから、別の代替手段による補完の可能性を検討。 ➡既存の路線バスを活用した新規路線の設定(P. 39)にて補完。
②市立病院の受付開始時間（8:30）を基準としたダイヤの見直しについて	- 市民や利用者のニーズに基づき、「各地域から市立病院の受付開始時間に到着できる」、「乗り継ぎの際の待ち時間に配慮」の2点から、現在の市立病院の受付開始時間を基準としたダイヤ設定としている。 - 市立病院の受付開始時間に向けた利用も各地域から確認され、利用の定着も見られることから、今回は見直しを行わない。
③便数の増加	30分間隔での運行とするには、乗り継ぎを前提としたバス路線に変更するなど、ルート距離を大幅に短縮しなければならず、オレンジゆずるバスのコンセプトを見直す必要がある。 - 運転士確保の課題や、アンケート調査より「乗り継ぎをせずに市内公共施設にアクセスしたい」といった市民や利用者のニーズも確認されたため、今回は見直しを行わない。
④運行時間の拡大	令和6年4月からバス運転士に関する労働時間の規制が強化され、運転士が不足している現状から運行時間帯の拡大は難しく、また「便別の利用者数」についても評価基準も下回っていることから、運行時間の拡大はしない。

6. オレンジゆずるバス実証運行について

その他意見に関する分科会・協議会での検討結果

検討テーマ・意見など	対応方針など
⑤赤ルートの双方向運行について	- 令和6年3月のバス路線再編において、既存のバス停の運行を維持しつつ、安全運行や課題であった遅延の解消を行うため、一部地域を現在の一方向運行とした。 - 令和6年度利用者アンケート調査において、一方向運行による効果（定時性に関する満足度の向上）が確認され、双方向ルートを設定すると、再編前と同様の問題が発生する可能性が高く、現行の台数、運転士では対応が困難なことから現行どおりとする。
⑥運賃の見直し	利用促進により収支率向上を目指しつつ、運賃設定・割引制度については、利用状況や収支状況を分析のうえ、長期的な検討を行い、必要に応じ、見直しの検討を進める。
⑦イベント等との連携による利用促進・情報発信	箕面まつりへの参加、オレンジゆずるバスサポーター店等、現行の利用促進施策を継続しつつ、利用が少ない世代に向けた新たな施策の検討を行い、更なる利用促進に努める。
⑧バス待ち環境の整備	- 道路幅員などの条件により、ベンチの設置が可能な箇所については令和6年度末までに設置済み。 - 新たな上屋について、バスの利用状況や地先地権者への影響なども踏まえ、必要に応じて設置を検討。
⑨渋滞対策	道路管理者へ意見・情報の共有を行い、改善を要望する。

6. オレンジゆずるバス実証運行について

その他意見に関する分科会・協議会での検討結果

検討テーマ・意見など	対応方針など
⑩青ルート of 箕面萱野駅乗り入れについて	- 青ルートを箕面萱野駅へアクセスさせることとする。 - 箕面萱野駅へのアクセスに伴うルートの見直しは下記のとおり。

○西向きルート
(粟生間谷⇒箕面萱野駅⇒箕面駅)

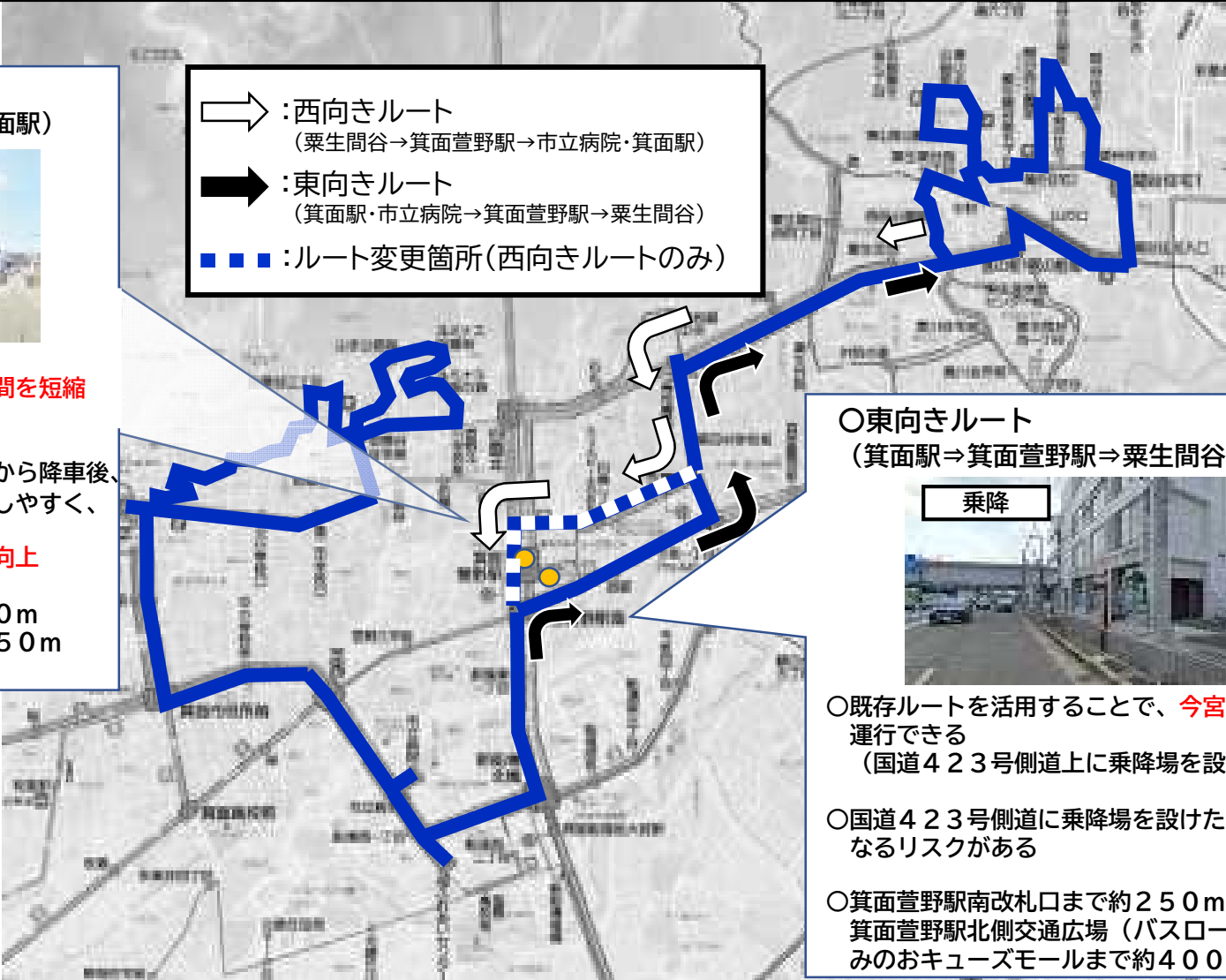
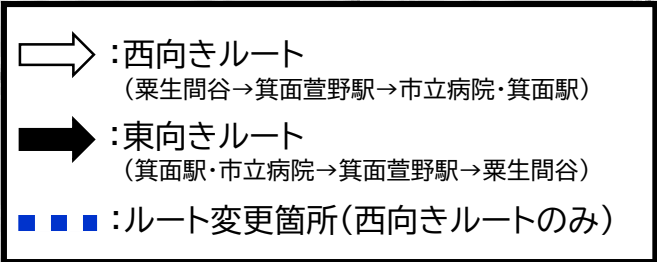
乗降



○国道423号側道を活用し、
バスロータリーへの**乗り入れ時間を短縮**
しつつ箕面萱野駅へアクセス

○阪急バスの箕面森町線や彩都線から降車後、
オレンジゆずるバスに乗り換えしやすく、
森町・止々呂美や彩都住民の
市内公共施設へのアクセス性が向上

○箕面萱野駅北改札口まで約150m
みのおキューズモールまで約150m



○東向きルート
(箕面駅⇒箕面萱野駅⇒粟生間谷)

乗降



○既存ルートを活用することで、**今宮一丁目のバス停も継続して**
運行できる
(国道423号側道上に乗降場を設けた場合は運行できない)

○国道423号側道に乗降場を設けた場合、他の交通への障害と
なるリスクがある

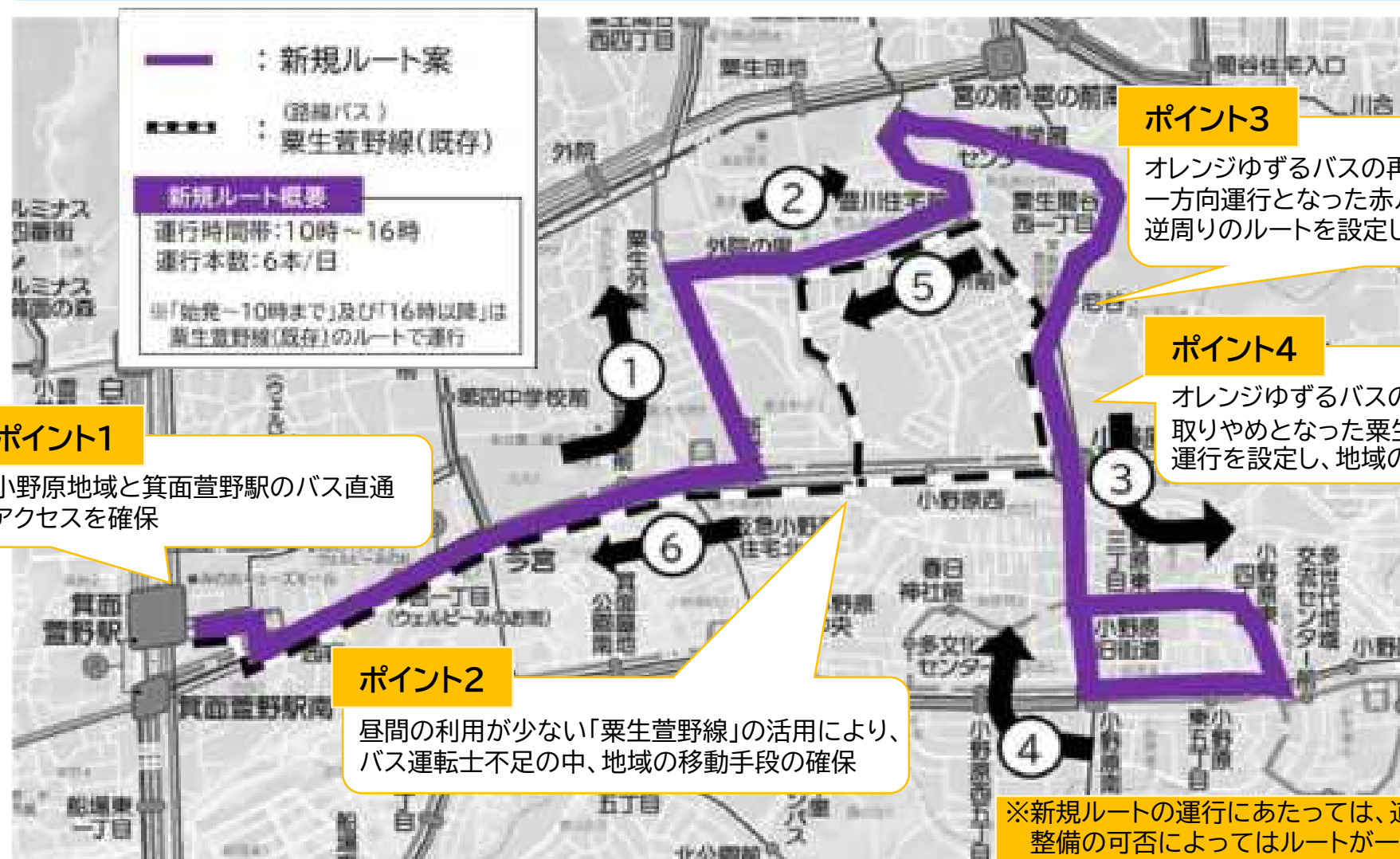
○箕面萱野駅南改札口まで約250m
箕面萱野駅北側交通広場 (バスロータリー) まで約350m
みのおキューズモールまで約400m

7. 新規路線の設定について

7. 新規路線の設定について

新規ルートおよび市の費用負担について(協議会での検討結果)

- 社会実験路線「箕面小野原線」の見直しに伴い、小野原地域から箕面萱野駅へのバス直通のアクセスがなくなることに対し、既存の路線バス「栗生萱野線」を活用した新規ルートを設定し、補完を行います。
- 新規ルートの設定により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予定です。



※新規ルートの運行にあたっては、道路の整備が必要となり、整備の可否によってはルートが一部変更となる可能性があります。

8. まとめ

8. まとめ

路線バスの見直し内容のまとめ

箕面小野原線

令和7年10月以降、下記のとおり見直し

	西部 (箕面萱野駅～呉羽の里)	東部 (箕面萱野駅～小野原東)
平日	現在の便数を概ね維持 → 昼間は箕面萱野駅まで運行	朝・夕は一部減便 昼間の運行はとりやめ
土日祝	朝・夕は一部減便 昼間の運行はとりやめ	

箕面山麓線

令和7年4月から本格運行開始

如意谷線

令和7年4月から本格運行開始

箕面中央線

令和7年10月以降、下記のとおり見直し

【新稲系統→新稲循環】

- 新稲系統を廃止し、新稲循環に見直し
- ・朝・夕の運行本数が増加
- ・昼間の運行はとりやめ

【桜系統】

- 便数調整のうえ、全て千里中央発着に変更

小野原東線

令和7年4月～6月、下記の見直し内容にて社会実験運行

	箕面船場阪大前駅経由	北千里経由
平日	逆輸送便の4便を減便 (うち3便は北千里経由に振替)	3便増便
土日祝	全8便の運行をとりやめ (うち4便は北千里経由に振替)	4便増便

栗生萱野線

新規ルート運行にあわせて
昼間の運行をとりやめ

新規ルート

令和8年4月頃、運行開始予定

- 10時～16時の時間帯で6便/日程度運行
- ・ 小野原～箕面萱野駅のバス直通アクセス
- ・ オレンジゆずるバスルートと逆周りのルート
- ・ 栗生地域と小野原地域の接続

如意谷線	
箕面山麓線	
箕面中央線	(新稲循環) (桜系統)
箕面小野原線	(西部) (東部)
小野原東線	(箕面船場阪大前駅経由) (北千里経由)
新規ルート	
(参考) 栗生萱野線	

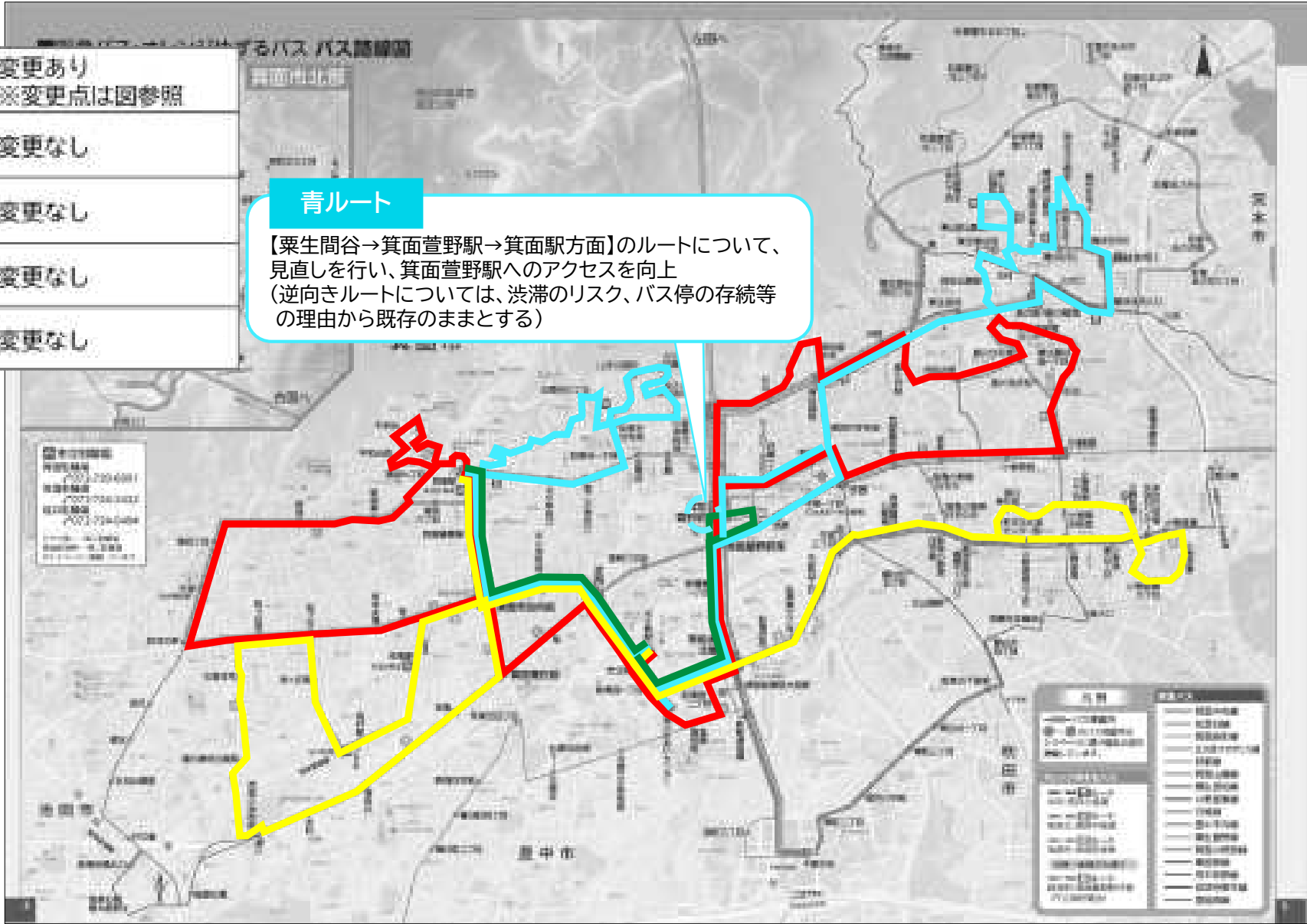
8. まとめ

オレンジゆずるバスの見直し内容のまとめ

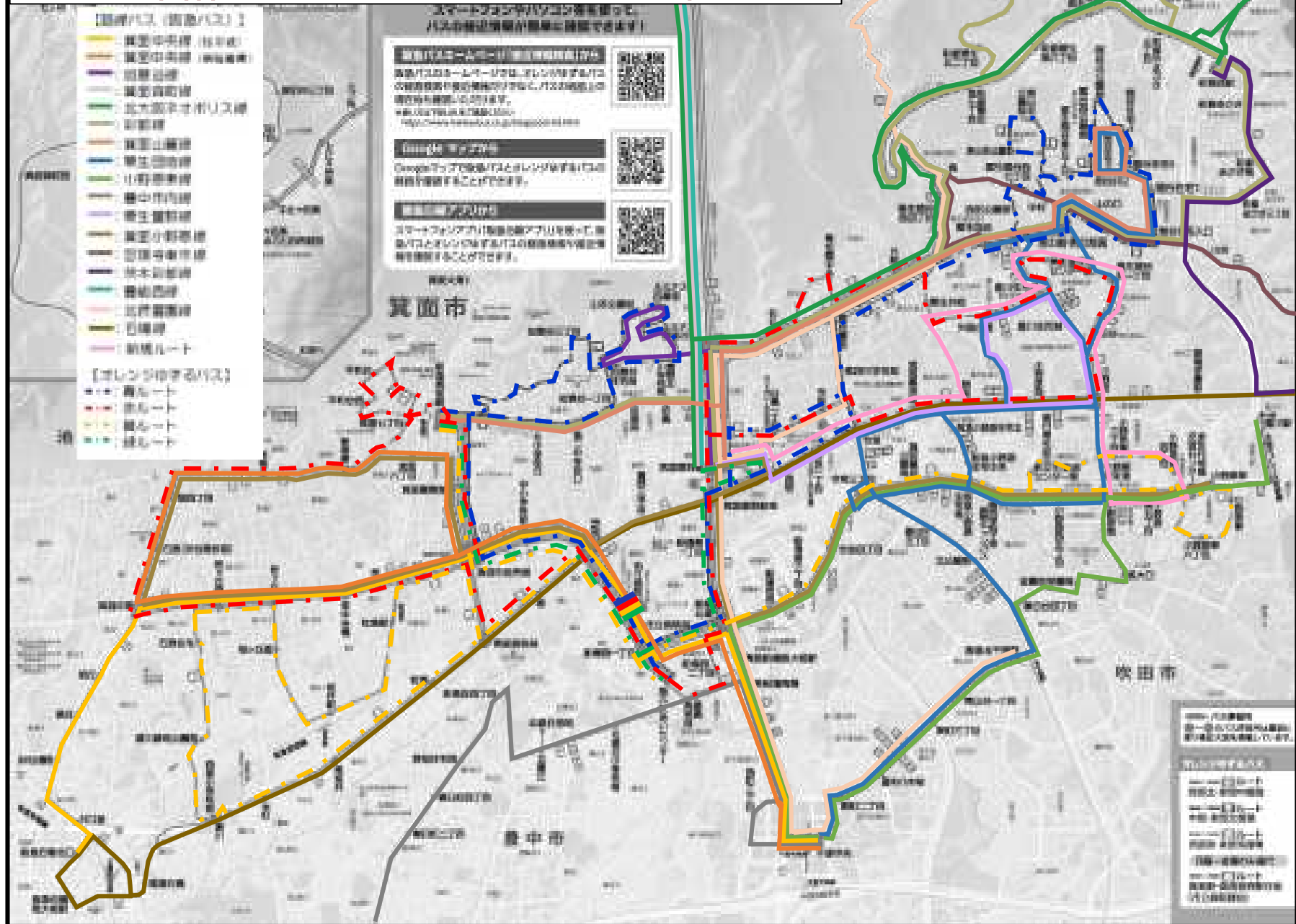
青ルート	変更あり ※変更点は図参照
赤ルート	変更なし
黄ルート	変更なし
緑ルート	変更なし
その他 (ダイヤ等)	変更なし

青ルート

【粟生間谷→箕面萱野駅→箕面駅方面】のルートについて、
見直しを行い、箕面萱野駅へのアクセスを向上
(逆向きルートについては、渋滞のリスク、バス停の存続等
の理由から既存のままとする)



令和8年4月以降のバス路線イメージ (路線バス+オレンジゆずるバス)



8. まとめ

(参考) 現在のバス路線イメージ

