

『オレンジゆずるバス運行見直し（素案）に対し、いただいた意見』

番号	意見
1	<p>もみじ便り5月号に記載されているオレンジゆずるバスの運行ルートの見直し(素案)について意見を述べさせていただきます。私は小野原東に住んでいる者ですが、当バスの試行前からのご提案として、豊川支所及び東生涯学習センター方面に行くルートが無く不便に感じており、又老齢と共に徒歩では苦痛になっておりましたので、是非オレンジゆずるバスの運行ルートにさせていただきたく要望してまいりました。結果そのルートが開設され現在に至っておりますが、このたびの見直しでは171号線で南北が分断された案になっております。利用率の問題等あると思いますが、せめて171の小野原付近で乗り換えのできる運行ルートにさせていただきたい。他のルートを見ても必ず南北が接続されたルートになっています。是非お願いします。</p>
2	<p>箕面警察前 松寿荘前を毎日休みなく利用している者です。もみじだより5月号で、9月から運行見直し(素案)を知り、利用者の一人として希望を申し上げます。ご検討の程よろしくお願いします。</p> <p style="text-align: center;">記</p> <p>1. 素案の運行ルートについては「賛成」いたします。「稲6丁目」を廃止して「松寿荘前」に統合することは止むを得ません。</p> <p>2. 運行ルートの改正に伴い、時刻表を設定するに当たって、次のことから御検討されますようお願い申し上げます。</p> <p>(1) 5月1日改正の「ゆとりある運行」のお蔭か、大中な遅れがなくなりましたが、尚5分程度の遅れがあります。暑いときとか、寒い時でのバス停で待つ者は、辛抱も5分までと思います。</p> <p>(2) 止むを得ず遅れて、タイヤが乱れた時は、そのバスの行先等を注意する車内放送を出発する前に乗車した者にして下さると有難いのです。出発後行先の違うバスに気付いて、遠い停留所に降ろされ困ったことがありました。</p> <p>(3) 4月まであった15時台と19時台のバスが、5月から廃止され、大変不便に感じております。次の方法は可能でしょうか。ご検討をお願いします。</p> <p>(イ) 現行青ルート10便「かやの中央」止め</p> <p>(ロ) 現行黄ルート9便「市立病院」止め</p> <p>のいずれかで結構ですが、19時台最終便として是非「箕面」まで延伸運行していただきたいと存じます。 以上</p>
3	<p>Mバス運行時、よく利用されていた聖母被昇天学院前停留所がオレンジゆずるバスになってなくなってしまいました。山麓線より北側に住んでいる人間にとって、聖母被昇天学院前停留所がなくなることは、利用する時に大変困っておりましたが、今回の見直しで復活することが出来る様で、非常に喜んでおります。出来るだけオレンジゆずるバスを利用していきたいと思っております。</p>
4	<p>乗車時から降車前に耳の不自由な私たちは電光掲示板をつけたら安心で降ります。しかし、聞いたことは、上記のとおり文字が見えにくいのでもう少し大きな字を表して下さい。</p>

5	<p>お世話になります。ゆずるバス見直しについては是非お願いします。青ルートで行けた小野原東地区への手段が無くなると大変不便になります。コミュニティバスが出来て老後の楽しみに小野原東でのお稽古に通いはじめ嬉しい時間を過ごすことができましたのに新しい案では南北を結ぶルートが東部になく回覧板みて悲しくなりました。今のルートでも帰りのバスは少なく遠回りです。以前より本数やルートを減らすことはしないで下さい。運行が便利になればなるほど乗客は増えるので 現在のデータを参考数値にしてほしくないです。市民の生活向上の為 赤字覚悟で配慮してほしいと思います。</p>
6	<p>ルート、ダイヤについて私の場合は少し利用しづらいが、市が大局的に見ての設定でよいと思う。</p> <p>車イスの利用について、利用者が乗車前に乗車可否を情報センター等へ問い合わせ確認/予約が出来ないか。(真夏・真冬時に乗車できなかった時のつらさはいかばかりか)もし乗車できなかった時は他の手段を考えることができるので。</p>
7	<p>「M バス」の時は、車内(運転手さんの後ろ)に、「急停車にご注意」(ブレーキなどを踏むとランプが点滅する)に言う「阪急バス」と同様のものが(設置していた)あった。今の「オレンジゆずるバス」には、設置していない。「西部北ルート」を利用して、「平和台」を通るので、カーブが多く、また、「その他のルート」も、カーブが多いところもある。「妊婦さん・高齢者さん・車いす利用者さん・全身障害者さん・若年者さん」などの危険防止のために、「急停車にご注意」を設置してほしい。「千里中央営業所の阪急バスの路線バス」のように「箕面の観光案内」モニターを運転手さんの後ろに設置してほしい。「北ルート(西部北・東部北)」と「北ルート(西部南・東部南)」などの統合はやめてほしい。道路の渋滞などで遅れたら、時間通りに、例えば、「箕面駅・市立病院・かやの中央・市役所」に行くことが遅くなる。全てのルートにおいて、30分おきにして、朝8:00~夜21:00代までは、運行してほしい。車内放送行き先表示に、英語を加えてほしい。外国人の利用者のためにもしてほしい</p>
8	<p>青バスで市立病院の帰り「かやの中央」を通って白島北へ上って青松園を通過、粟生団地へ行ってほしい。今宮(四中前)を回る必要が無い。利用者がいない所を回るのは能率が悪いです。</p>
9	<p>黄ルートについて</p> <p>東南コースに向かうときの線を・・・から・・・とすることで、新御堂筋の東部3コースを同じバス停で選択できるようになるのではないかと?6コース表示でなく3コース表示であるため、東側・西側を別のバス停にすることで北中南などで簡便なバス表示に分かりやすくしてほしいです</p> <p>乗り継ぎ調整について</p> <p>(病院、松寿荘利用者を考慮すると40~50分着を検討することになるといわれたので)西からの3コースを箕面駅に35分に集め、西から東に乗り換え可能とし、15分後に西コースも選択できるようにし、東からの3コースもかやの中央に35分にすると同様のことができるのではないかと。その為3台停車出来る工夫をしてほしいです。</p> <p>小野原東(東南コース)から東生涯学習センターへの線について</p> <p>小野原西に図書館ができ、地域内に活動拠点をもつまで今の線にしてはどうか。できた後、図書館の証明発行、貸館ができることを地元で周知してほしいです。</p>

10	<p>(日)(祝日)運行半減&運行ナシ 運賃半額 15以下、70才以上上記無料</p>
11	<p>東部の施設利用を考えると、東生涯学センや豊川支所と小野原地区をつなぐバスは必要と考えます。そこで別紙のように赤ルートを171号をこえて南下し、小野原地区までのばすとともに、黄ルートとの乗りつぎを可能にすべきと思います。また、説明会でもいわれたように、青ルートについては「宮の前」から南下して東生涯センターをまわって山ろく線にもどり、青と赤の乗りつぎも可能にしてほしいです。そうすれば乗りつぎながらも東部の住民は主要しせつに行けます。</p> <p>長いルートなので、遅延のことが気になりますが、「のりつぎ調整」と「遅延対策」をうまくあわせて、乗りつぎのところで5~8分の待ち時間をとっていただけたらと思います。10分をすぎると長すぎるように思います。</p> <p>デジタルサイネージ(?)は、広報課を窓口、交通・商工・教育委員会・文化市民促進課・健福などから情報をあつめ、交通情報のみならず、様々な情報をFMまちそだて会社と協力しながら企画・発信して行ってほしいです。</p> <p>その他</p> <p>施設利用者アンケートをとってほしいです。上止々呂美へのバスは物理的に可能か検討してほしいです。ゆずるボールペンは売ってないのかとの問い合わせをうけましたが、今後 どうなりますが、(ゆずるバスグッズ)</p> <p>* ていねいな説明会、お疲れ様でした。とどろみで発言した意見とかさなる部分もありますが、よろしく願います。</p> <p>(追加)</p> <p>阪急にゆずるバスと同じくらいの大きさの予備車があるのなら、「千里中央~森町」の阪急バスの運行のうち、1時間に1本をそのサイズにしてもらい、上止々呂美をまわる便にできないか検討してほしい。(阪急バスのことだが、ゆずるバスの役目をかねると言うことで考えていただきたい)市街地からのレジャー客やキャンプ場やとどろみ自然館にきている人も朝市やますづりやバーベキューのところにいきやすくなると思う。</p> <p>できるだけベンチの設置</p> <p>高齢者の乗車が多いので、道幅のゆるす限り、バス停にベンチをおいてほしい。(ベンチの奥行きはせまくてもいいです)</p>
12	<p>(青ルート 改正案)</p> <p>(東行)粟生団地 東生涯学習センター前 豊川支所前 豊川住宅前 粟生間谷西4丁目 奥へ</p> <p>(西行)山の口 宮の前(取消し) 豊川支所 豊川住宅前 東生涯学習前 宮の前 粟生団地(豊川支所・東生涯学習前・マルヤススーパー等を便利性を考える) 地域の住民のことを考えること。</p>
13	<p>オレンジゆずるバスの運行見直しに対する意見募集についてお願いします。一番最初の福祉バスのバス停通行時間・コース等が良かったのでその様にして欲しい又新松寿荘が出来る迄は現松寿荘へ着けて欲しい。三井住友銀行北側バス停がなくなったのも。中部地区居住者</p>

14	<p>昨年 9 月発足のオレンジゆずるバスはルートやダイヤに多くの不満を持ちながらも乗継や長時間も「良し」として何とか目的地移動ができるようになり。現行の形態は私たち住民にとって長年の夢が叶った嬉しさでもありました。今回 5 月 13 日東生涯センターでの説明会に出席し、今後のバスの見直しを聞いたとき血の気が失せるくらいのショックを感じた。本来の「住民のため」のあたたかい気持ちがどうなったのだろうと憤りを感じた。いろいろと経営上の諸問題はあり、まるで難解なパズルを組むように思案の後が伺える御局の事業の努力も理解できるが、まだまだ住民の声が反映されていない案と感じた。発言者の中にもあったように「乗りたくても乗れない者」の声が見えない。乗降客の多いところを残し、利用度の少ないところは切捨てるというのはあまりにも考えが浅い。拠点のところ（箕面駅や市役所、市民病院、かやの中央など）は阪急バスも出入りが多く、タクシーも利用しやすいところである。その部分だけを短絡的に考えてルートを組むばかりが優先している。交通便利の少ないところこそコミュニティバスが必要と思う。どれもこれも「かやの」や「病院」にいかなくても乗継が出来れば目的地へは可能であるので地域を巡回する小回りバスでも大いに助かる。どこかに接点のバス停ができれば多少は待っても乗り継ぎます！間谷東、小野原方面、東山住宅は支所や図書館にも行けなくなる。小野原地区は近年発展して商業施設も多いので、現行の東生涯センター前から黄ルートにのり小野原東で用をすますことができ喜んでいたので全く断絶されることになり淋しい。9 月は早すぎる！もっともっと練りあげてください。</p>
15	<p>小野原東に居るものです。これまで、小野原東から生涯学習センターまで行けるバスがありました。定年を 2 年後に控え老後が充実したものになると喜んでおりました。が。このルートが無くなると自動車での通行となり今でも、駐車場が混み合っているのに団塊世代が利用し出すと収拾がつかなくなります。あと 4・5 年後のみなおしても良いのではありませんか？</p>
16	<p>各ルートとも一方通行で時間がかかり過ぎる。特にを青ルート約 1 時間 30 分 ワンウェーにするならもっと短い単位のワンウェーに設定し直す。 Mバス（福祉バス）で利用していたルートを考慮に入れたコースを考え直して欲しい。乗継ぎ制度を活用するのに、乗務員に他のバスの運行状況を尋ねたら返答してもらえるようにしては？</p>
17	<p>13 日（金）の「オレンジバスパブリックコメント」の会に参加しました。当日参加者の意見も含め、その他の「意見交換会」の情報も加えて、以下ランダムに意見を述べます（これらがすべてではありません）</p> <p>行政は市の施策についてたくさんの情報を持っているので、それを持たない市民に理解できるよう具体的かつ納得できるよう、市民に丁寧に説明をしてあげてください（このパブリックコメントにも丁寧な市民が納得できる説明を求めます）。</p> <p>箕面市の最西のルートは池田市内を通行していますが、公共交通は非常に細かく曲がりくねった都市計画を無視した日本の土地政策（ ）の表れのある道を通行しないと運行できません。市民は自家用車も公共交通も区別が付かない程度の知識しか持たない場合があるので「自分の家の前に停留所設置」を要求したりします。しかし他方では「自分の家の前には停留所を設置しないで」という住民もいます（主にバス待ちの人が停留所付近を汚す、人の声が喧しいなど）。行政はこうした人たちのためにそれが実行できない「公共交通のルール」を説明し、納得させてあげてください。</p> <p>ある停留所で乗り換えをしようとする、目的の乗り換えのバスがちょうど出発し</p>

た後になるダイヤになっています（4月までは乗換が可能だった。青と黄の乗継など）。なぜこのような「オレンジバスを利用不可」のダイヤを設定したのですか？

「乗継券（乗車証明書）」は希望する乗客誰にでも提供し、その券を活用して市内の商店街などの活性化に使用できませんか？オレンジバス運行では市は支出ばかりを考えるだけでなく、収益を上げることも考えましょう。市内にはヴィソラ以外にも大きな店舗・事業者が幾つもあり、近隣自治体からわざわざやってくる市民が多数います。差し支えさなければ、これらの事業所の前に停留所を設置し、オレンジバス運行による収益事業者からそれなりの協力金をいただき、それをオレンジバスに本数増加などに反映し、利用者に喜んでいただきましょう（例：採菜みまさか、水春、各地大型店舗など）。

バス停に椅子を置くと、バス待ちの人は喜ぶでしょう。また、椅子を置きたくてもそのスペースがないほど狭い道幅のバス停がありますが、なぜそんな場所にバス停を設置したのですか？少しずらして椅子を置くなどの工夫が出来なかったのでしょうか？

箕面森町で居住している人たちも納税しているにも関わらず、今回のオレンジバス運行に地区と同様のサービスが受けられないのは非常に気になります。これは同地区に居住している人たちだけの問題でなく、同地区への訪問を希望している他地区居住の市民にも大きな損失です。再考を期待します。

ある停留所では「歩くと10分、バスを利用すると30分」というところが出現したと、利用者から報告がありました。これではオレンジバスを運行した意味がありません。これも市民の声をよく聞いて、再考し、それが不可能な場合はその納得できる説明を求めます。

利用者の少ない停留所設置をカットしたという報告を受けましたが、なぜ少ないのかその理由を調査しましたか？「利用者が少ないからこそ、利用者をふやすために何が必要か」を考えましたか？利用者少 停留所カットでなく、利用者少 停留所存続などの考え方もあるのではないのでしょうか。

当節は市民の協力なくして行政活動が出来ない時代になりました。市民の要求などをしっかり聞いて結果に反映したら、不可は不可なりのきつとそれなりの努力を市民に認めてもらえるでしょう。

市民の利用度が高まるに従い、車椅子や子連れの人たちの利用が高まり、そのケアに時間がかかる場合が出てくるでしょうが、新ダイヤになってからダイヤにゆとりが出てその心配が少なくなったように感じ、チョッと安心しました（が、いかが？）。感謝。

実際に運行しているバスの運転手の忌憚のない率直な意見を聞かせてください。（会社に気を使う運転手の声でなく、実際運行している運転手の正直な感想）。

運転手の労働時間問題があります（休憩をとるなど）。現在の「病院」も結構ですが、小型自動車運転手交替停留所まで来て、そこで休憩運転手はその車で休憩所へ戻るといった方法もあります。運転手の交代は必ず病院でなければならないとは考えず、柔軟に考えてください。

日本は、欧米に比較して、過剰に「土地の私物化に寛容」であるため、土地政策は市民尊重型に実行できません。そのため、通行できないほどの狭い道・突き当たりなどの道路など、道路としての機能を果たせる政策実行が出来ません。これには行政とともに市民にも強い意識改革が必要ですが、今これについては述べません。

18	<p>小野原東5丁目と小野原東6丁目の間が長くて、どちらの停留所へ出るにも10分弱かかるため、バスが通っても便利になったとは全く思えない。市民が便利だと思える様なバス停にさせていただきたいです。希望の処（小野原東5丁目と小野原東6丁目の間）にバス停を増やして欲しいです。お願いします。</p>
19	<p>東部地区バスルート変更について</p> <p>現在の利用者、豊川支所で事務手続きをするために出向く頻度は少ないであろうが、東生涯学習センターに学習、習い事に出向いている方たちの交通の便について、代替案の用意はあるのか？</p> <p>小野原地区の開発にあたって、将来的なまちづくりの展望があったようには思えない。小野原地区、東西を合わせれば50ha以上の開発であることを考慮していれば、当然、以前に住宅公団が行っていたような、開発する地域に近隣センター、即ち郵便局、集会所、医院、ショッピングセンターの誘致などの設備の必要性が予測されたはずである。しかるに、小野原東が開発されてから27年経ち、住民が増えているにもかかわらず、箕面市民としての恩恵を十分に受けているとは言いがたい。旧市街地の方たちは、既設の阪急バスルートを利用できる方が多いのではないのか。しかし、こと小野原地区に関しては、公共施設利用のための足の便がない。自家用車の利用を控えて排気ガス規制を標榜するための、公共乗り物推奨というのが、基本姿勢ではなかったのか。</p> <p>他地域の方からは、用もないのに巡回して時間をとられるのはかなわないという意見もうかがっている。しかし、新規開発地域に公共施設設置計画を立てずに、やみくもの宅地開発で儲けることしか考えていなかった箕面市の姿勢が、小野原住民に不便を囲わせることになったのであるから、市は責任をもって、公共施設を利用できるよう、足の便を確保する義務があると考えます。</p> <p>以前、福祉バスが無料であったころは、遠回りであっても我慢はできたのであろうが、片道200円の料金を払う以上、阪急バス並みのサービスも要求されるのも当然である。また、有料になったことで利用者が減るのも当然で、ガラ空きのバスをよくみかける。また、乗り継ぎには100円プラス。阪急バスでは基本料210円で、少々距離が遠いところで230円。この料金体制からみると、箕面のオレンジゆずるバスは、割高ということにならないのか？ いっそ、半額の100円に抑えて乗客数の増大を図ったほうが利益はあがるのではないのか？ 加えて、乗り継ぎ割り増し料金も無しにして、コースの乗り換え無料化として、小野原地域から従来路線に乗り換える時間帯限定バス便を代替案として提案したい。市民の便宜を図るためというのが原点であるのなら、また、以前は無料であり、市民へのサービスの意味合いがあったことを踏まえて考慮していただきたい。</p>
20	<p>箕面市は南北は狭いが東西に幅広く、我小野原東地区はその最東にあたるので公共交通で結ばれていない所を走るオレンジバスを有効に利用したい。まず北回りで豊川支所、東学習センターを経由しないで171号線を短縮走行されるのは現行ダイヤが少ない点ではたいへん希少価値が有り、経路廃止は反対である。次に南回りで現行船場南橋をルートとしているが、船場北橋を通るルートに変更すべきである。市民が買物、ショッピングで良く利用しているのがヴィソラに続きソックである。ソックは平日でも駐車場が大変混み合っている。オレンジバスはこのソック前が裏通りに停留所を設け、買物客に利便性もはかり、乗車増をはかるべきだ。</p>

21	<p>いつもご苦労さまです。さて、「オレンジゆずるバス」について、一提案させていただきます。各地域を走行している時はすぐ判りますが、例えば、駅・市立病院・かやの中央等で数台停まっている場合、バスのそばまで行かないとコースが判りません。そこでバスの上部に各コースの色でハチマキ状の太目のラインを入れるのはどうでしょうか？（バスとコースが決まっている場合）又は、バスの屋根部分、前方中央部に各コースの色の旗を（少し大きい目の）つけるようにしたらどうでしょうか。色別で判ると少々離れた位置からも利用客はより判り易いと思うのですが。（市民病院を利用することがあり、感じました。）各コースの色で確認できることは、ご年配の方にも優しく、更により便利で利用できるのではないかと思います。いかがでしょうか。ご考慮下さい。今後も「オレンジゆずるバス」のご活躍期待していますよ。</p>
22	<p>市役所、病院へは今のところ出かける必要がないので月2回かやの中央（市民活センター）へ行く時と、天候、時刻によって東生涯学習センターへ行く時に青ルートを使います。見直し案の粟生間谷西四丁目³⁵の移動先ですが、交通量も比較的多くカーブでもあり、バス停を設置すると危ないです。利用者も、小学校、西田公園はありますが、マンション（フォルム箕面）に帰の方に限られると思います。そして、間谷橋を渡らないで、直進した場合、奥³⁶のためだけに遠回りになります。私は、30回位、奥のバス停を通過しましたが一度も乗り降りを見たことがありませんし、説明会等で住民の方の要望を聞いたことがありません。もし、このバス停が必要であるなら、今まで通りのルートの方が精神的に良いと思います。車を運転している時でも間谷橋南詰の横断歩道のあたりは、子供達の登下校時は危なく感じます。</p> <p>次に、今回の案は、東西の移動を重視したため東部地区でのコミュニティ形成のためのバスという視点がないと思います。個人的には宮の前の交差点を直進し、東生涯学習センター前を通り、粟生団地に行くルートがあれば、利用回数が増えます。（今の黄ルートの方はこれなくなりますね。）</p> <p>色々なバス停で話を聞くと、やっと最近このバスを利用しはじめた方が、いまだにおられます。また、9月にルート変更ということだとまどい利用されなくなることを心配します。東生涯学習センター前⁵⁰で、花壇やバス停に座りこんでバスを待っている人を何度か見かけました。スペースはあるので、ベンチを置いてはいかがでしょうか？</p>
23	<p>今回、行政側から示された本年9月から実施予定の“運行見直し素案”は、この1月に当住宅自治会が隣接の3つの自治体と合同で「中部コース」を主に提案させて頂きました内容を十分検討され、当方の意向にも配慮した素案として基本的には歓迎するものであります。しかしながら、この市案によって下記にあげる件が課題としてピックアップされますので再度検討をお願いしたいと考えます。</p> <p>従来のループ便からシャトル便への切り替えにより往路、復路とも便数が倍になることは地域住民の大半が高評価しており、今秋の見直し運行時には地域の努力も相まって飛躍的に利用が増えるものと期待できます。（過日、当住民を対象に現在のオレンジバスの利用状況を調べたところ未だ1/3に止まっていることが判明しました。）しかしながら中部コースがループ便からシャトル便に切り替えることによって従来走っていた青松園、萱野中央間の路線が廃止され、それをカバーするためには東部北コースの青松園駅から乗り継いで萱野中央駅に出ることになる故、乗り継ぎダイヤに待ち時間短縮の工夫の検討をお願いいたします。</p> <p>現中部コースに新規路線の「被昇天学院前からライオンズマンション」を周回するコースの追加は山麓部に位置する如意谷地区にとって必要であるが、そのことによ</p>

	<p>り所要時間が現行より 7 分掛かる分については利用率が非常に悪い駅などを対象に若干の効率見直しを諮り調整をして頂きたい。</p> <p>ラッシュ時間帯を中心に 1 便当たりの利用者数が基準値を超える便については臨時便または車両の大型化等による対応を。</p> <p>以上 3 件につきまして検討をお願いいたしますが、今回の見直しは第一歩にすぎず、今後難しい判断をせまられる課題も出てくるとそういわれます。当地域にとっても高齢化が年々進んでいることから住民の足確保のため、今回の初の見直しによる増便だけでは不十分で、今後当地域も住民に努力と協力をおねがいしながら市に対しては更なる増便を含む改善等を要望していきたいと考えます。今回の本格的な運行計画の見直しにより、箕面市の東西交通網が再整理され、充実してきたと判断しますが、今後も引き続き見直しを継続し更なる充実をしていただきますよう期待します。</p>
24	<p>現在の中部コースは右回り、左回り共 5 便のみで利用したくても時間的に利用出来ず、とても不便でした。今回の素案でシャトル便に切り替わる事により、便数も増え、高台に住む高齢者にとってはありがたく今後の利用者は増えると思います。オレンジゆずるバスが今後も見直しを重ねて頂き便利な住民の足になる事を大いに期待しています。</p>
25	<p>赤ルートせめて 1 時間に 1 本の割合で運行して欲しい。料金が京都の 100 円バスみたいに 100 円になるともっとぐっと乗る人が増すのではないかと思う。ルートがぐるぐる廻りすぎるので、目的地に着くのにかかりすぎるのでは？市民病院へ行く足が乗り継がないで行けるのは安心でうれしい事です。</p>
26	<p>日頃のご尽力に感謝致しております。運行見直し案で便数が倍になり大変評価致しております。ただ現行では山手公園より箕面駅まで 5~6 分で行け、千里中央へ行くより早く安くとても重宝していました。7 分も余分にかかるのは再考して欲しいです。試行錯誤はわかりますが、山手公園から栗生間谷方面に行く場合あまりにもあちこち回り過ぎて時間がかかりそうで果たして利用するか？と思います。“オレンジバス”と並行して阪急バスの山麓線の箕面駅～山手公園～栗生団地に路線変更して便の充実をしてもらえれば東西の交通不便の解消とオレンジバスのきめ細かいルートも生かされると思いますし希望致します。</p>
27	<p>運行見直し案よろしくお願ひいたします。今秋の見直しで少しは利用が増えるものと期待いたしております。(中部赤ルートの利用が少なかったのは、本数が少なかったためだと思います。せめて 1 時間に 1 本はほしいです)是非実現お願ひします。あまりにも細かく回りすぎかな？という意見も聞いてます。</p>
28	<p>座席数の多い車両にしてほしい。便数を多くしてほしい。1 日乗車券を導入して運賃割引サービスをする。</p>
29	<p>廃止はやむを得ないけど乗り継いで萱野中央に行くのは高齢になると利用しないと思う。箕面駅に向いての増便は大いに利用を期待しています。</p>
30	<p>如意谷住宅は坂が有り、買い物の帰りは年とともに、大変きつく辛いです。箕面行バスがぜひ必要です。バス回数が増え、もっともって利用が増えると思います。期待しています。よろしくお願ひ致します。</p>
31	<p>ループ便からシャトル便に替わる事で乗車時間が短縮され、有り難く思います。午前中は市立病院や萱野中央へ行く事が多いのでバスが増便されると聞き、大変うれしく思います。オレンジバスは私達の足になりますので、これからもどんどん利用していきたいです。</p>

32	<p>オレンジゆずるバスが走るようになり、山手公園から箕面駅へよく利用しています。駅前周辺の医院・整骨院へ行く時午前中の便は8:13分は早過ぎて丁度良いのは10時56分のみせめて9時だにもう一本増やしてほしい。今日(20日)も10時56分にのりました。山手公園でもう満員立っている人9人、座席が少ない、立っているとよくゆれるのを実感しています。増便して頂ければもう少し楽に行けると思います。</p>
33	<p>赤ルートを時々利用していますが、せめて1時間に1本は運行していただきたいと思います。9時台の運行がないので不便です。箕面駅前からのバスも増やしてほしいです。赤・青2合体ルートになるとかやの中央に行くのに不便です。青松園で乗り継ぎしないといけなくなり、阪急バスの千里中央行きに乗ります・・・かやの中央に行く時・・・</p>
34	<p>小野原東地区の住民が市東部地区の行政サービスの中心であり豊川支所や文化活動の中心である東図書館および生涯学習センターへ行く交通手段を廃止することに反対である。廃止の理由や目的は何か？オレンジバス全体の収益性・利便性の向上とされるが、それは理由にならない。行政サービスを受けることが出来る所へ、そして文化活動が出来る図書館や学習センターへ平易に行くことが出来るよう保障すべきである。不十分ではあるがその為のバスルートが現在にあるにもかかわらず、それを廃止することは許されない。利便性収益性を第一に優先するのは本末転倒もはなはだしい。小野原地区から豊川支所、図書館、学習センターへのバスルート廃止に反対する。</p> <p>つぎに、利用者が少ないことを廃止の理由に挙げていることに厳しく抗議する。マイカー所有者が多い中で、マイカーを所有しない人運転しない人出来ない人つまり交通弱者を少数だからと切り捨てるのは間違いである。少人数であっても現在利用している者にあの坂道を歩いて行けと云うのか、あるいはタクシーで行けと云うのか。弱者を守る行政であるべきだ。また、現在利用者が少ないのは、便数が少ないことやバスダイヤに問題があるのではないか。もっと利用し易いものであるなら、利用者は必ず増加すると考える。</p> <p>かつての福祉バスは無料であった。有料化し、最低限必要なルートをも収益性が悪いとして廃止するのは、住民の利益にならない。一部の豊かな人には利便性が向上し喜ばれても、少数の交通弱者を切り捨てることになり、強く反対する。行政は交通弱者のためにこそあるべきだ。</p>
35	<p>是非、新しいルートをお願いしたい。箕面駅発 滝上ドライブウェイ 滝上駐車場 ビジターセンター 勝尾寺 粟生団地 観光市箕面公園内に一本もアクセスが無いのは恥ずかしい事と思う。最初は赤字路線かもしれないが、せめてシーズンのみでも当初は良いと思います。</p>
36	<p>先日、東生涯学習センターで開かれた、説明会に参加しました。その中でも、話が出ましたが、*東部地域の方が、豊川支所や東生涯学習センターにバスの利用で、行けなくなるのは問題か、と思います。ルートや時刻など、利便性を利用がないのは、利便性に欠けている事を認識してください。*1時間に1本の割合で運行する、と言われました。その場では納得したのですが・・・今、1日約50便のバスが、30便になって、便利になるのでしょうか？東回り、西回りがあって、1本乗り遅れたら、2時間待たなければならぬ、という事態はかわらないのではないのでしょうか？病院から、帰るのに、2時間待たなければならぬバスが、市民に愛されるバスとは思えません。*障害者福祉センターささゆり園は障害者、障害者の活動拠点です。市役所や警察署前から歩いていますが、一般の方には問題の無い距離でも、弱者にとっては危険も多く、負担のある距離です。障害者や介護者我使っていた「予約デマンドバス」も見直しで、利用対象の範囲</p>

	<p>が狭くなり、「ゆずるバス」でフォローする、と聞いていますが、今の利便性では、フォローにはなりえないと感じます。弱者にやさしい、コミュニティバス。病院利用者のために、病院に乗り入れ可能となり、松寿荘利用の高齢者のために松寿荘前のバス停があるのならば、当然、ささゆり園利用者のため・・・というのがあってもよいのではないのでしょうか？ささゆり園に近いバス停の新設を望みます。</p>
37	<p>私は後期高齢者医療被保険者証を受けている者です。先日、お電話した折、手紙かFAXにして送って下さいと言われましたのでFAXします。</p> <p>私は将来、介護保険にお世話になるのを、1日でもおくらせる様にしよう！と自分なりにあれやこれやと努力している者です（運動する、外出する、人に会う、歌う、講演会・講座を聞いて勉強するetc）</p> <p>これまでは車に乗っていたのですが、高齢者保険者証を受けてからは、家族にも事故を起こす前に止めた方がいいと云われ、私自身も、CO2のこともあるし、止めることにしました。そして今はバスを使う方法と歩き行ける所で自分の行動範囲をさがしています。目下、東生涯学習センターでしていることは以下です。</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 毎週木曜日AM10:00~12:00 ヨーガ教室 2. 東生涯学習センター主催の「歌声講座」第4水曜日 3. 箕面東コミスポーツ主催の第4土曜日ヨーガ教室 4. 東生涯学習センター主催の「薬食同源養生の知恵」毎週水曜日 5. 東図書館へは車に乗っていた時は、週に一回位行っていたのですが、今はオレンジバスの待ち時間が有りますので、教室の前後に1時間~1時間半を図書館で本を読んでいます。 <p>去年の9月からオレンジバスのバス停が我家から5分のところに出来て、東生涯学習センターまで行ってくれる様になったので、どんなに助かり、感謝していた事でしょう！</p> <p>現行の東生涯学習センター廻りのコースは、他から見たらコブの様なルートですが、東地区の住人にとっては、意味の有る、文化を運ぶと言っても過言ではないルートなのです。それを9月からプツリと切ってしまうおとしられる事に、私はどう考えても残念で納得が出来ません。そもそも東生涯学習センター（含図書館）は、横に細長い地形の箕面市にとっては、東部の住人の為の東生涯学習センターであり、図書館として作られたのではないのでしょうか。でも長年真ん中の住人しか交通不便で行けなかったのを、市民の声・交通を考える会の努力によって出来た福祉バス 今はオレンジバスが出来て、やっと行ける様になったと喜んでいましたのを、又逆もどりで。</p> <p>友人と此の話題を話していた時、吹田市在住の方が「吹田市も今、北・中・南のルートで、此の素案と同じ走り方をしているよ・・・」と言われました。??? 各市町村間で勉強会や情報交換をされている中で単純に「ア！これいいやん。」と、これまで、箕面市民が交通問題にそそぎ込んで来た苦労も努力も無視して決まりかけているのでは・・・？なんて、考えたくないような事まで考えてしまいます。</p> <p>市民の声で「時間がかかる」「どこへ行ってるのか分からん！」等の意見、外から来られた方にしたら、無理もない意見であることも分かりますが、東部の住人にとっては、大事な事なのです。市としても、東生涯学習センターをあ的位置に作った時の意義をおもいだしてもらって、東部の住民の文化・健康のための拠点となれる様に、現行ルートを守る様、<u>ふんばって欲しい</u>と思うのは、私一人ではないと思います。</p> <p>オレンジバスの車体の色も絵も可愛くて、よく目立って分かり安くていいですね。小さい子供達にも人気有るようで、オレンジバスが通るとジーツと見送っている姿をよ</p>

	<p>く見かけると、なぜか、うれしくなります。運転手さんも皆さん、親切でやさしいですよ。</p> <p>長々と書いてしまいましたが、要するに青ルートと黄色ルートから「東生涯学習センター」行きをはずさないで下さい。お願い申し上げます。</p>
38	<p>病院正門前ルート近隣住民は「オレンジゆずるバス」運行に伴い、騒音と住環境悪化の被害にあっており、早急に住宅がなく、苦情の出ない北門ルートに変更改善するよう要望します。北門ルートは、バス運行に少し時間は掛かるが、近隣住民の問題は解消する。</p>
39	<p>市民病院 近隣の住宅環境が「オレンジゆずるバス」の運行によって激変しました。毎日、バスの騒音と排ガスで地域住民の精神的苦痛は大変なものです。病院玄関までバスが行くことはないと思います。私は現住所に住んで31年になります。今まで通り、バス停は路線バスの「市民病院前」だけで良いと思います。ぜひ併用をお願いしたいと思います。それだけで苦痛は随分改善されます。</p>
40	<p>新しいバスのルートにより、生活に支障が出てきた方が多く、改善をお願いします。市民病院前の住民にとってはこれから夏に向かい、電力不足がいわれる中、排ガス・騒音により、まども開けられない状態で、節電どころではありません。アイドリングストップは実現されてないそう、例えば、入る時は正面から出る時は北側からどちらか一方ずつというのは？利用者の少ない時間・方面を間びき運行とか病院がしまってる時は阪急バスの停留所を使うとか・・・</p>
41	<p>緑ルート、赤ルート、青ルート、桃ルート、黄ルートと5コースが1時間に往復10回通ると箕面市立病院正門の近くの家の方々は排気ガス・騒音で健康上大変迷惑しておりますので、オレンジゆずるバスの出入口を変更していただきたいと思います。</p>
42	<p>現在迄に何度か本市にオレンジゆずるバスについて当自治会の方々が市立病院への乗り入れの改善をお願いして参りましたが、一向に「らち」があかず全便が往復のためその都度テレビの画面が映りにくい、雑音・排気ガス等が有り、住民の方々は困って居られます。よろしくをお願いします。</p> <p>北側の方から乗り入れする事出来ないのでしょうか。土日祝の運行を減らすとか。平日も昼間のバスをもう少し減らす事が出来るのでは。先日彩都粟生南 松寿荘迄乗りましたが、私達4人その間2、3人の乗り入れは有りましたが、これでは赤字ではないのですか。私自身も始めは乗って、ヴィソラ、ライフ等へ買い物に行きましたが、帰りの時間が合わずまた自転車になりました。もう少し住民の話し合い等をしてより健全な（オレンジゆずるバス）になる様をお願いします。</p>
43	<p>騒音を和らげる為に乗り入れは北門から出口は正門からにすれば如何ですか？（下りでエンジン音がしない）（生活に支障が出ている方がおられる為）</p>
44	<p>私は自治会の総会や定例会に出席する度に、「オレンジゆずるバス」運行路線上の住民の方々の生の苦悩されるお声を聞いています。異常騒音により、テレビや電話の音が聞こえない、家族の会話もままならない、排気ガスによる不快や洗濯物を安心して干すことが出来ない。」など。バスに乗る以前の、本来の人間生活の基本となるものが侵されているという苦悩です。バスを利用される方や運行する側の利便性や効率は、運行路線上の住民の許可や理解があって、初めて成り立つものではないでしょうか？市民生活において公共コミュニティバスは必要だと思っておりますので、運行路線上の住民にもう少し配慮をいただけるよう、お互いが歩みより本来の住民・市民の為のよりよい町づくりをもう一度考えていただきたいと切にお願いいたします。</p>

45	<p>オレンジゆずるバスが実証運行を始めてから 9 ヶ月が経ち、市民の足として定着し始めるとともに箕面市の新しい顔としての一面を持ち始めて来たように感じられます。しかしながら、いくつかの問題点も発生し、稲東自治会より何度か市長および関係各方面に申し入れを行っております。ここに改めて、問題点を提起し、抜本的な解決を要望します。</p> <p>【問題点 1】騒音 / ブレーキ音</p> <p>市立病院正門前は勾配のきつい坂道となっており、登坂時にエンジンを吹かすため、かなりの騒音を近隣にまき散らし、静かな日常生活を乱しています。正門前の近辺は、平日には救急車も頻繁にサイレンを鳴らしながら通るため、このサイレンと合わせて、騒音問題は重大化しています。また、坂道を下る際にも、エンジンブレーキ使用による回転数アップに加え、ブレーキによる金属音により、不快度は増大しています。</p> <p>【提言 1】ルートの変更</p> <p>阪急バス同様、市立病院前交差点から病院に入らず、直進（北進・南進）する。阪急バス市立病院前で下車し、市立病院に徒歩で向かってもし便性はさほど低下しないと考えます。（直線距離で 200m 程度）。松寿荘前バス停を松寿荘玄関から現在の位置に移動したことと同じ考え方をすればいいのです。病院訪問者は歩かせてはいけませんが、お年寄り或少々歩かせてもいいというのでは道理が通りません。</p> <p>【問題点 2】土日祝日の市立病院正門の開門（ゆずるバスに対してのみ）</p> <p>救急車ですら休日は、市立病院北門から進入します。明らかに緊急度の低いゆずるバスが休日に正門から進入するのは、誤った判断だと言えます。</p> <p>【提言 2】ルートの変更</p> <p>提言 1 と合わせ、ルートの変更を提言します。提言 1 が不可となった場合、ゆずるバスの進入・退出ルートを病院正門からとすれば、ルート近辺に住居はなく、騒音問題は発生しません。近隣に静かな生活を取り戻すことができます。</p> <p>【問題点 3】低利用率</p> <p>11 / 2 月現在の利用人数は、需要予測を下回り、収支率も目標を下回っています。特に休日の利用率の低さは際だっています。ニーズのない路線・時間帯にコストをかけてバスを運行することは、民間の発想からはあり得ない事態です。税の無駄遣いに加え、排気ガスによる CO₂ 発生と言った環境問題の側面も有しています。</p> <p>【提言 3】休日ダイヤの大幅削減・運行ルートの変更</p> <p>需要の低い路線、ダイヤは大幅に見直すべきです。休日は運休すると言った大胆な見直しも必要です。あるいは、高需要路線（かやの中央方面）の増便に振り向けることも必要かもしれません。</p> <p>以上 3 つの問題点とその解決策を提言しました。誰からも愛され、利便性の高いゆずるバスの実現のため是非前向きにご検討頂きたく、申し入れを行います。</p>
46	<p>ゆずるバスが自治会内、特に病院西門出入り通過時の騒音に対し早急な対応策と自治会からの要望の実現をお願いします。</p> <p>私見（総論）個人的には当バスの運行の目的や必要性が理解できない。また運行の目的・狙いに沿った運行（コースや運行回数）がなされているのか、その効果は上がっているのか。全てが中途半端な為、利便性が無く利用しにくい。事実何時みても乗客数は</p>

	<p>少ない。 (具体例) 路線バスの空間地域の補完が目的なのか、その補完は病院への通院手段確保か、阪急箕面駅への交通補完を目指しているのか、路線バスとの関係?なのか 千里中央への便がない。運行本数が少なく利用できない。病院の診察時間帯に集中して本数を増やすべき。(遅い時間帯は殆どが1 - 2人以下の乗客で無駄) 各コースが大回りの為、時間遅れが酷く、所要時間も長く無駄な乗車時間が多く運行回数も少なく利用機会がない</p> <p>「提案」 病院、箕面駅、千里中央、かやのをバブ化する、 ハブ駅を中心に小回りコースにして運行回数を増やす。 ハブ駅での乗り換えは生じても運行回数が多いと乗換待ちが短い 路線バスの空白地区へもより周り易くなる。 ハブ駅の実情に応じて運行時間帯を絞る(病院の診察時間等) 路線バスとの連携を密にして補完関係を強める ハブ駅への運行回数が多く所要時間が少なく便利が増やせばゆずるバス利用者は必ず増やす。</p>
47	<p>家の位置的なのか昼間留守だからなのか、あまりエンジン音は気にならなかったが、最近信号待ちの間エンジンが切れ、スタート時にエンジンをかける音が気になる。休日に救急車も出入りしない所をわざわざ電動式のチェーンをつけてまで出入りするのは・・・と疑問に思う。</p>
48	<p>日、祭日のオレンジゆずるバスの件について 日、祭日は殆ど乗降客がない様子、路線バスがあるので、中止でよいと思います。(病院乗り入れ) 現在殆ど利用していないバスを運行させ多くの住民が被害を受けています。せめて日、祭日の病院乗り入れは運休すべきだと思います。 コース表示ですが、現状はとてもわかりにくいので、ハッキリとわかる様な表示にして欲しいです。</p>
49	<p>(1)早朝から1時間に10回ものオレンジバスが右から左からと出入りする。その上に、阪急バスがこれまた10回(1時間)箕面行き千里行きと運行している。 (2)出入り口の位置を検討を願いたい (3)土日の運行は不要と思う (4)この周辺以外の市民も色々苦情が聞かれます。たとえば (あ)病院の予約に間に合わない (い)予約に間に合わせる為に2時間以上も早めのバスしかない (う)私の家が病院の近くの為に、朝9時前にチャイムが鳴り、人が時間つぶしに、こられて迷惑をしております。 (5)オレンジバスが北門の坂が急坂で車体の腹がこする理由で通れない様ですが、箕面温泉町(平和台)はもっと道が細く急坂ですがルートに入っています。矛盾していませんか、再度検討を願う者です。</p>

50	<p>ディーゼルエンジンはガソリンエンジンに比べ、圧力が2倍近くて、エンジン音が高いのです。しかも箕面は坂が多いから、エンジン回転数が高くなり、騒音が高くなるのは当たり前です。エンジン回りに吸音材を貼り、音を低くする工夫はできないのでしょうか？社会実験であるなら、電気自動車でしょう。またはハイブリッド車でした。ただ病院にかよう“としより”には役にたっています。またこの問題を声高にしている方々もガソリンエンジン車を利用しているでしょう。静かな自動車などありません。ディーゼルエンジンは小型でも力が強いのです。救急車のサイレンですが、箕面市では鳴らして走らないようにしてはどうでしょうか。1分1秒でも早くが必要なのは脳の病気の時だけでしょう。</p>
51	<p>迷惑している事</p> <p>排気バスのくさいにおいで気分が悪くなる。</p> <p>全ての路線が家の前を通り、停車するので大変迷惑している。1人も乗っていないバスもあり、北側から入ってもらえないかと思う。</p> <p>騒音で窓を開けるとTVやTELの声などきとれない事もあり、迷惑している。これからの季節窓を開けることも多くなるので排気ガスや騒音でウンザリする。</p> <p>今までは土日が静かで車の往来も少なくほっとする時があったのが、365日ほっとする間がないようで気が重い。</p> <p>(救急車は気にならない)このバスは特にエンジンの音がウルサくて排気ガスがくさいもっと良い車種を使えないものでしょうか。</p>
52	<p>市内の拠点や主要施設へ一本で行ける路線、交通空白地域の解消などのために、住民全体の交通利便性向上、M(福祉)バスからの移行も合わせた視点から、より良いオレンジゆずるバスへの前進を期待している年金生活者です。特に、少子・高齢化社会のもと、福祉・安心街づくり、利便性を高め、高齢者や障害のある方々も積極的に、地域に出られる地域交通の貢献。子どもやお年寄りにやさしい、もっと身近な、割引サービスを行い、ますます便利なオレンジゆずる循環バスを、情勢が求めていると考えます。</p> <p>・オレンジゆずるバスの主な3つ目的について</p> <p>一つ、交通弱者(高齢者・障害者など)の交通手段確保・地域住民を支える福祉循環バスの実現で福祉のまちづくり。一つ、循環バスによって、市内各地の地域の拠り所ができ、グループ参加・社会参加により、ショッピングセンター、市病院・診察所等、公共機関などへと出かけやすくなり、地域の新たなコミュニティーの場となる福祉のまちづくり。一つ、高齢者(特に一人暮らし)が、グループ参加・社会参加をすることができれば、健康な生活が可能となり、医療費・介護費を軽減する地域づくりを目指す福祉のまちづくり。</p> <p>、具体的なサービスの提言</p> <p>1.乗換運賃を無料乗り継ぎサービスで乗客を増やす</p> <p>無料乗継利用サービス向上として、乗継停留所において、降りる際、「乗継券」を受け取り。乗り継いだ先のバス乗車の際に、運転士さんに「乗継券」をわたす。</p> <p>2.安くて便利なきめ細かいサービスで乗客を増やす</p> <p>(1)バス共通カード。例えば、1,000円券(1,100円分)、3,000円(3,360円分)、5,000円(5,850円分)など。</p> <p>(2)定期乗車券(本人)。例えば、1か月(9,000円)、3か月(25,650円)。</p> <p>(3)一日フリーパス。阪急バス全線を一日限り自由の乗り降りできる乗車券、(大人)500円、(子人)250円</p>

	<p>(4) 水曜バス環境切符・冬季の水曜日限定で、阪急バス全線に自由に乗り降りできる乗車券、大人のみ、450 円</p> <p>(5) 小児。春・夏・冬の長期学休期間とゴールデンウィークに実施する。小児のみ、50 円</p> <p>(6) 環境割引券（割引サービス）。土・日曜日、祝日などに、通勤定期券を所有する乗客に同伴する家族に対する家族に対する割引サービス。大人、100 円。小児、50 円。</p> <p>(7) 65 歳以上のナイスパス（割引サービス）。一ヶ月 1,500 円～六か月 8,000 円の負担でパスを購入し、乗車時に提示すると、一乗車 100 円となる。月 16 回（8 日間の往復）利用で、ふつう運賃より安くなる。六か月以上の利用者には、次回購入時に有効期間が一か月延長される。</p> <p>3. その他</p> <p>(1) 大阪府も東京都のように「シルバーパス」を福祉対策として確立すれば、70 歳以上の方々は、シルバーパスを利用できる。</p> <p>(2) 「地域自主運行交通システム補助金制度（仮称）」を確率すれば、明るいニューコースとして広がり、今後の運行に希望と安心に安らぎをつないでいける。</p> <p>(3) 「続行便」・・・バスに乗り切れなかった場合の対応として、基本便の定員を超える利用者があった場合には、必要な区間において近くのタクシーを呼んで、連なって運行するシステムの検討。</p>
53	<p>小生、粟生間谷東に住んでおり、日頃、「オレンジゆずるバス」の「間谷北公園」のバス停を利用しています。自宅が給水塔近くが一番高い所にありますので、ペットボトル飲料、牛乳などの重い買い物が大変です。70 歳になりますと、これまで負担にならなかった坂道の登りが大変堪えます。マイカーを止めましたので、これからのことを考えると気が重くなります。今回、ルート見直しをされる場合、是非、給水塔の近くに「バス停」を作って戴きたくお願いします。下りは余り気になりませんので、出かける際は「間谷 4」まで歩くのは苦になりません。買い物などをして帰宅する際は、給水塔近くのバス停でおりて、坂道を下って帰れるようになれば、大変、助かります。事情ご賢察のうえ、よろしくお願いします。</p>
54	<p>いつも箕面市立病院、市役所、みのお駅に行くのに、ゆずるバス箕面高校前より乗車しております（91 停留所）オレンジバスに切り替え時阪急バスの路線廃止でみのお駅に行くのに不便となり、5 月の時間変更で桃色コースのバスにのり、市役所で乗り継ぎみのお駅に行くバスの市役所での待ち時間が殆どの時間帯 30～60 分と不便となりました。又朝 8 時台と 9 時台の病院行きは混雑し、障害者にとって非常に危険です。又病院からの帰りのバスは桃色コースのみで非常に時間がかかり、いつもタクシー利用となっております。上記の解決するため、下記コース変更（桃色コース）を検討の上よろしく願います。現在の桃コース芝西交差点を右折、中小前、市役所経由牧落駅となっておりますが、芝西交差点を 171 号線を直進、牧落交差点で右折、箕面高校前より市役所経由、みのお駅に西側より線路沿いに牧落駅経由で変更してほしい。芝西より中央線沿いは阪急バス、オレンジバス各コースが走っているので桃コースがなくなっても影響は少ない。病院からの帰りともみのお駅に行くのに便利になる。</p>

55	<p>緑ルートについて</p> <p>新稲と桜ヶ丘西の間は、池田市を走っているのに停留所がないのは理解できるが、その道沿いには、府立渋谷高校と池田高校がある。箕面市民の中にはこれらの高校に通っている方もおり父兄もいるでしょう。普通これらの公共交通機関のお得様は高校生であることも多く、雨の日や、具合の悪い日など使う人もいるのでは？地元の高校を盛り上げるためにも、高校の前、付近に停留所を設けてはどうか？池田市も理解してくれると思う。</p> <p>平和台バス停があるが、平和台の東側の住民は確かに便利になったが、西側の住民は使い勝手がわるい。せっかくあそこまで上ったのであれば、8丁目9番と16番の間の道を通って8丁目8番のあたりに平和台西のバス停は作ってはどうか？ルミナスマンション街でもそのくらいの間隔でバス停があり問題ないと思うし利用客はいる。あのあたりの坂は凄いのだから乗客は増えるだろう。</p>
56	<p>運行見直しに際しては利用の低い、乗継割引を廃止する方法もある。利用促進としては、大阪市交通局のバス地下鉄乗継割引同様に、ICカードや磁気カードから利用実績を把握して自動的に乗継割引を適用して、直後の乗車なら100円を引き去りする方法を導入すべきである。</p> <p>住民基本台帳カードに運賃精算機能を付加して、高齢割引を自動的に適用するべきである。</p> <p>一日乗車券は500円とすべきである。</p> <p>ルートは、当局案の南ルートはおおむね石橋茨木線と重複市、北ルートは箕面栗生団地線と重複する。そのため、緑と黄色ルートとの赤ルート一部を合体させたルート、桃ルートと青ルートと赤ルートを合体させたルートとし、赤ルートは廃止する案が望ましいと考える。</p> <p>もっとも、路線が長くなるため、遅延が発生すると、定時運行に復旧させることが全く不可能な路線設計となるので、現行ルートを維持する方が望ましい。</p> <p>理由は運行台数が7台であるから、使用台数をすくなくし、遅延時の臨時運行が可能な台数を確保する必要がある。</p> <p>市立病院バス停は、市立病院正面とすると、市立病院前から市立病院正面までバスが行き交い、付近住宅の静穏の問題が生じる。同時に市立病院休日の正門は閉鎖され、コミュニティバスの運転手が遠隔操作で開ける形となるが、休日のバスの後ろの自家用車を誤って休日ゲートに接触する事故が多い問題もある。例えば、市立病院バス停をあいあい園の正面玄関に移転させれば、市立病院正面玄関とは水平移動であり、車椅子等の移動もしやすい。また、付近住宅の静穏の問題は、ライフプラザ正面を経由した一筆とすれば維持しやすいと思われる。問題はあいあい園の横を通るので、のぞき見る形となるので同園の遮蔽を確保する必要があると思われる</p> <p>同様にかやの中央については南行きにしかなくかやの中央バス停に停車させるため、遅延が発生しやすい状況となっている。</p> <p>乗車率が目標を下回り、廃止すべきである。</p>
57	<p>土日・休祝日は市立病院に地域の環境を守るために、車の乗り入れはしないとの合意を一方的に破りオレンジゆずるバスの実証運行がされています。</p> <p>しかも、いくつかの問題点も発生し、再三にわたって市長、議会、協議会、担当事務局に善処を要望してきましたが、根本的に改善されることなく今日に至っています。</p> <p>運行当初からの新車にもかかわらず異常な「キイ〜ツ」という不快なブレーキ高音を</p>

	<p>発し、長期間にわたり地域住民に大きな精神的苦痛をもたらした。(平成23年1月によ うやく改善)</p> <p>交差点のアイドリングストップについて、今日に至っても守っていないバスが多々あ ります。</p> <p>拠点としている箕面駅、市役所、ヴィソラは商業地域、病院周辺は第二種低層住居専 用地域となっています。なぜ住居専用地域をバスの拠点とするのでしょうか？又、病院 内にバスの運転手の休憩詰め所、予備のバスの駐車等設けています。なぜ？</p> <p>稲東自治会は、静かな住環境を求め、土日・休祭日の病院内のバスを乗り入れないよう 求めています。休みの時でも静かに過ごせるようにしてください。</p> <p>これまでも、要望してきましたが、</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. 阪急路線バス停の併用 2. 旧Mバスステーションの活用 3. 北通用門の一方通行利用 4. 土・日・祭祝日のダイヤ再編成(乗客が少ない。病院乗り入れのバスは、時間帯に よっては乗客は一人も乗っていない、) 5. 各拠点とするルート+4 拠点間ルート(バス2台で運行)待ち時間も少なく利用者 が増えるのでは？
58	<p>素案の内容に入る前に、説明会についてですが、土日に1回は開催すべきであったと 思います。バスに乗るのがほぼ昼間だから、と事務局から言われましたが、土日の利用 者が少なく、目標を達成していないのだから、土日の利用促進を進めるためにも、意見 を聞く機会が必要であると思います。働いている人が参加できない説明会になっていま した。</p> <p>全体としては、シンプルになり、良くなっていると思われませんが、新たな北ルートで すが、せっかく東生涯学習センターを通るルートだったものを、わざわざ外す事はない と思います。東生涯学習センターを通っても、数分しか変わらないのではありませんか？ 東部の件では、3ルートに完全に分かれてしまったこと、再度検討する機会が必要だ と思います。交通の観点だけでなく、都市計画という視点では、やはり支所があり、学習 センターがあるので、南移動は検討を要すると思います。実際乗らなかつたから、と 言うことでしたが、乗りたくても乗れないとルートになっていた、と言う意見もよく聞か れます。再考の余地はあるのでは、考えます。</p> <p>ルートとともに大事なのが、ダイヤです。5月の軽微な見直しでも、見直す前の方が 良かった、と言うことも聞かれますが、ダイヤによって乗らなくなるという懸念が出て きますので、熟慮してほしいと思います。現在、9時台に箕面から市立病院方面へのバ スは1本もありません。バスに乗る立場でダイヤが考えられていないのでは、と思える くらいです。</p> <p>分科会等で出ていた意見に、実証運行なんだから、無料の日を作るとか、土日は半額 とか、いろいろ試したらよいのでは、と言うことがありましたが、その実践も是非して いただきたいと思います。実証運行のときしか出来ないのですから、大胆な発想が必要 なのは。運賃にしても、阪急との関係ばかりを気にしては、市民のバスにはなり ません。当然収支と言うものも考えますが、実践する出来ること・出来ないことを選択 していくのではありませんか。</p> <p>オレンジゆずるバスに期待するところは大きいのですが、乗れば乗るほど、不便さ・ 不自由さにも直します。今回の3ルートはどの程度試運転というか、試乗をされたので</p>

	<p>しょうか？</p> <p>収支を考えると、土日は走らせないということも考えなければなりません、その分平日の便が増便と言うことはあるのですか？（バスの台数が限られているので、そうはならないのではと思うのですが、平日の便を増やしてほしいという意見に対して、今のバスの台数では出来ないのでは。</p> <p>乗車証明書の利用というか、お得感を感じれることに、行政も協議会も協力して知恵を出していかなければ、と思います。</p>
59	<p>病院敷地がバスのターミナルはおかしい。特に日・祝は病院は休診なのに、正門を開け、平日のように乗り入れる必要はないと思う。「市立病院前」のバス停は既設の阪急バス停を共用するので良い。</p>
60	<p>オレンジゆずるバスの運行見直しについて東部地域（山の口）から箕面駅・市役所へ行くのに乗りつぎ料金がかかり、足が不自由なのに乗ったり降りたり、又青ルートで行くと1時間以上遠回りしてかかってしまい、車酔いして体調が悪くなってしまいます。東部地域の粟生間谷・山の口より青松園・如意谷より箕面駅へ一本で行くルート（以前の様な）をどうぞお作り下さいませんか。阪急バスも少ないですし、私車ももっていない老人のためをお願いいたします。</p>