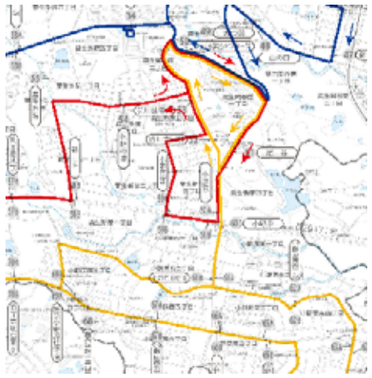
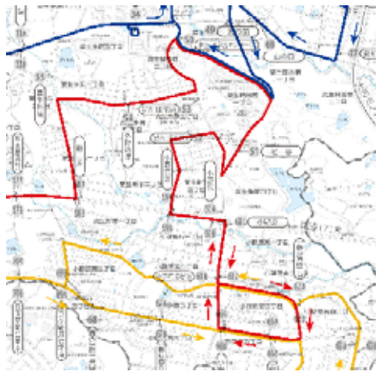
①東部の南北移動ルート廃止問題についての検討

留意点

①東部の南北移動の選択　：中心部への移動を考慮した（素案）のルートのままとするか、東部の南北移動のアクセスを取り入れるのか検討する。
②ルート全体の効率性　：東部の南北移動のアクセスを取り入れたルートとしても、できるだけ運行効率を低下させず、他の地域に運行上影響を与えないようなルートを検討する。
③主に東部南⇔東部中へのアクセスルート検討：東部北からの東生涯学習センターへアクセスできるルート延長は、効率面などを考慮すると１種のルートが考えられ、主に東部南から東部中へのアクセスルートに対して検討する。
④運行可能な南北道路は２本のみ　：現行ルートにおける小野原旧街道⇔小野原、もしくは阪急バスが運行している阪急小野原住宅の南北ルートしか道幅、警察協議などの関係で東部南から東部中への運行ができない。

		東部の状況	各項目に対する各ルート案の評価					
			運行効率	利便性			ルート全体としての影響	
				東生涯学習センターへのアクセス		中心部へのアクセス	当該地域（東部中･東部南）	他地域
				東部北からのアクセス	東部南からのアクセス			
中心部への移動を重視したルート	運行見直し（素案）		**○最もよい** ・運行距離 861.0km/日 ※5 月見直し前 ⇒　8817km/日 5月見直し後 ⇒　797.0km/日	**×アクセス不可** ・重複するバス停が１つもない。	**×アクセス不可** ・重複するバス停が１つもない。	**○遠回りせずにアクセスできる**	**○なし**	**○なし**
東部南北移動重視ルート	①南ルートおよび北ルート延長		**△１便減便した上で、運行効率は（素案）と同程度** ・運行距離 862.3km/日 ⇒　+1.3km/日 ・南ルートのみ ⇒１０便→９便に	**○アクセスできる** ※ただし、片道のみ	**△アクセスできるが、２時間に１本となる** ・往復運行を確保するため、両まわり運行となる。	**×東部南からのアクセスが遠回りとなる** **○東部中の一部が実質増便** ・豊川支所前、豊川住宅前、東生涯学習センター前、尼谷、小野原と市中心部の往復運行本数が実質倍になる。（運行時間に差異はある）	**×南ルートが減便となる** ・1 つのルートにおける一日の運行時間が 12 時間をこえるため、減便せざるを得ない。 **×バス停位置混乱発生の懸念** ・地域が両まわり運行となることによって、中心部へ行く際、時間帯によってバス停位置が道路を挟んで逆となるため、混乱の発生が懸念される。	**×南ルートが減便となる** ・1 つのルートにおける一日の運行時間が 12 時間をこえるため、減便せざるを得ない。 **×西部南の運行間隔が伸びる** ・南ルートの延長により、同ルートの西部南の運行間隔が伸びる。
	②中ルートおよび北ルート延長		**×最も低下する** ・運行距離 906.4km/日 ⇒　+45.4km/日	**○アクセスできる** ※ただし、片道のみ	**○アクセスできる** ・東部南の一部との１時間に１本の往復運行が確保できる。	**○東部南の一部が実質増便** ・小野原東四丁目、小野原東五丁目、小野原南と市中心部の往復運行本数が実質倍になる。（運行時間に差異はある）	**○東部中がシャトル運行となる** ・東部中のバス停が、行き先の方向（市中心部と小野原）がバス停別になるため、わかりやすくなる。 ・東部中⇔市中心部の乗車時間が短縮される。	**×中部北の運行間隔が伸びる** ・中ルートの延長により、同ルートの中部北の運行間隔が伸びる。 ※ただし、（素案）ルートでは、中ルートはもっとも運行間隔が短いため、この案によって、３ルートの一周の運行時間がほぼ一定となる。

運行見直し（素案）ルート

【メリット】　中心部へのアクセス性が良い

【デメリット】　東部の南北移動ルートがない

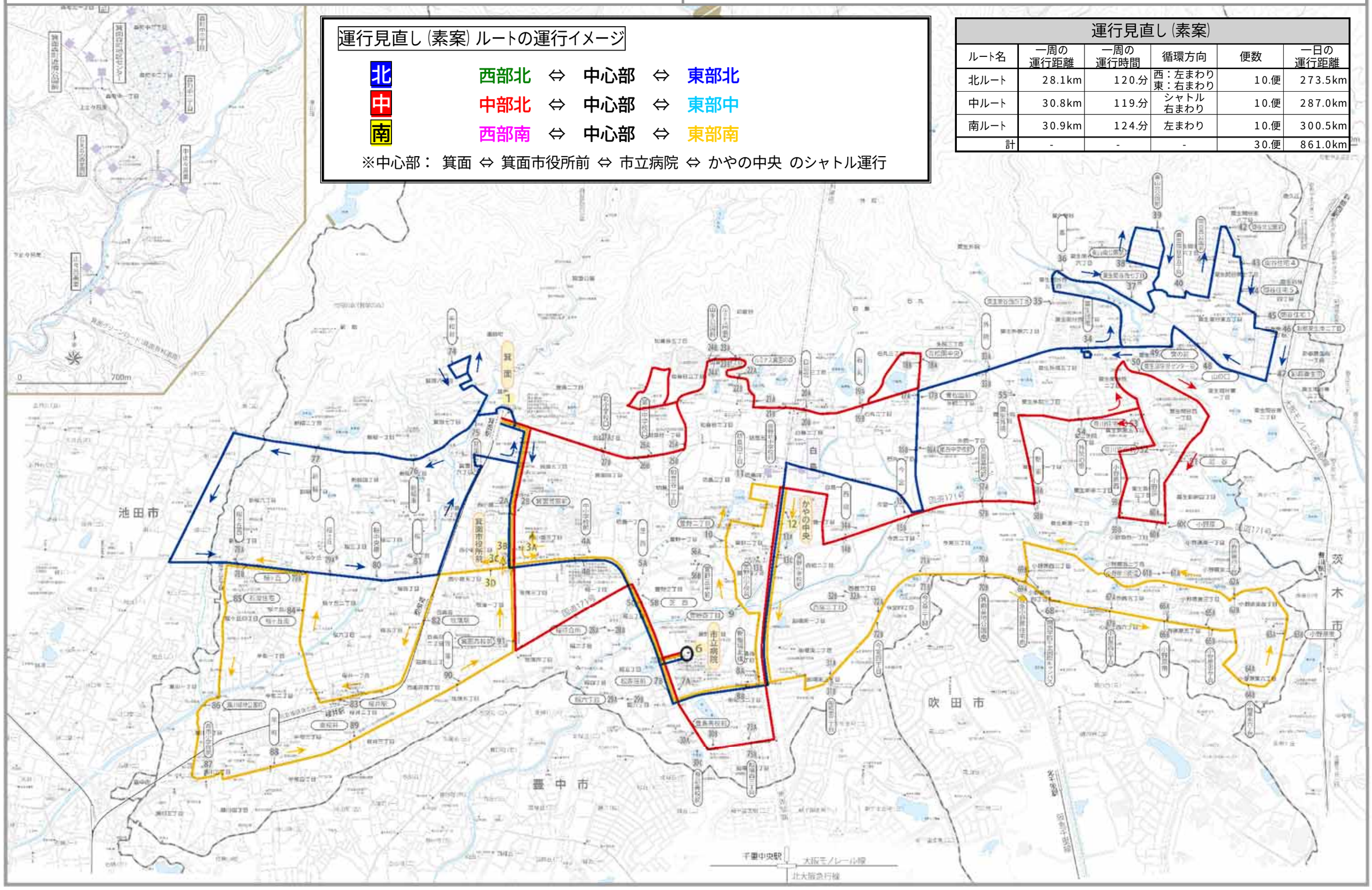
運行見直し（素案）ルートの運行イメージ

北	西部北	⇔	中心部	⇔	東部北
中	中部北	⇔	中心部	⇔	東部中
南	西部南	⇔	中心部	⇔	東部南

※中心部：　箕面 ⇔ 箕面市役所前 ⇔ 市立病院 ⇔ かやの中央 のシャトル運行

運行見直し（素案）

ルート名	一周の運行距離	一周の運行時間	循環方向	便数	一日の運行距離
北ルート	28.1km	120.分	西：左まわり 東：右まわり	10.便	273.5km
中ルート	30.8km	119.分	シャトル 右まわり	10.便	287.0km
南ルート	30.9km	124.分	左まわり	10.便	300.5km
計	-	-	-	30.便	861.0km



南ルートおよび北ルート延長 【東部南北移動重視ルート①】

【メリット】 東部北地区と東生涯学習センターの往路移動ルートの確保
素案の東部南地区のバス停と東生涯学習センター付近の往復移動ルートの確保

【デメリット】 運行効率が低下
南ルートは1便減便
南ルートの各バス停の運行間隔の増加
東部南の南北移動の運行間隔は2時間に1本（両まわりのため）

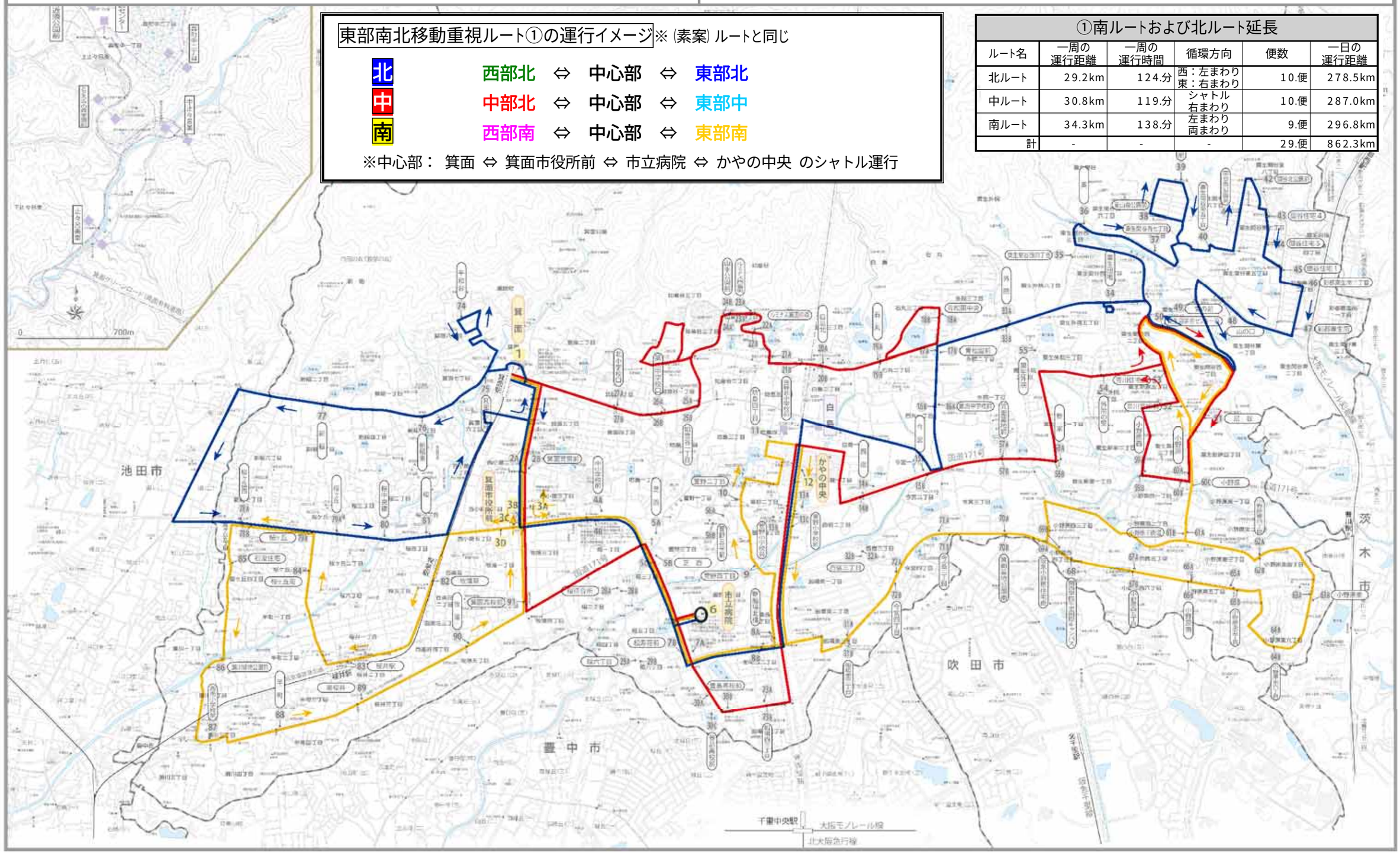
東部南北移動重視ルート①の運行イメージ ※（素案）ルートと同じ

北　西部北 ⇔ 中心部 ⇔ 東部北
中　中部北 ⇔ 中心部 ⇔ 東部中
南　西部南 ⇔ 中心部 ⇔ 東部南

※中心部： 箕面 ⇔ 箕面市役所前 ⇔ 市立病院 ⇔ かやの中央 のシャトル運行

①南ルートおよび北ルート延長

ルート名	一周の運行距離	一周の運行時間	循環方向	便数	一日の運行距離
北ルート	29.2km	124.分	西：左まわり 東：右まわり	10.便	278.5km
中ルート	30.8km	119.分	シャトル 右まわり	10.便	287.0km
南ルート	34.3km	138.分	左まわり 両まわり	9.便	296.8km
計	-	-	-	29.便	862.3km



中ルートおよび北ルート延長 【東部南北移動重視ルート②】

【メリット】 東部北地区と東生涯学習センターの往路移動ルートの確保
素案の東部南地区の一部バス停と東生涯学習センター付近の往復移動ルートの確保

【デメリット】 運行効率が低下
中ルートの各バス停の運行間隔の増加

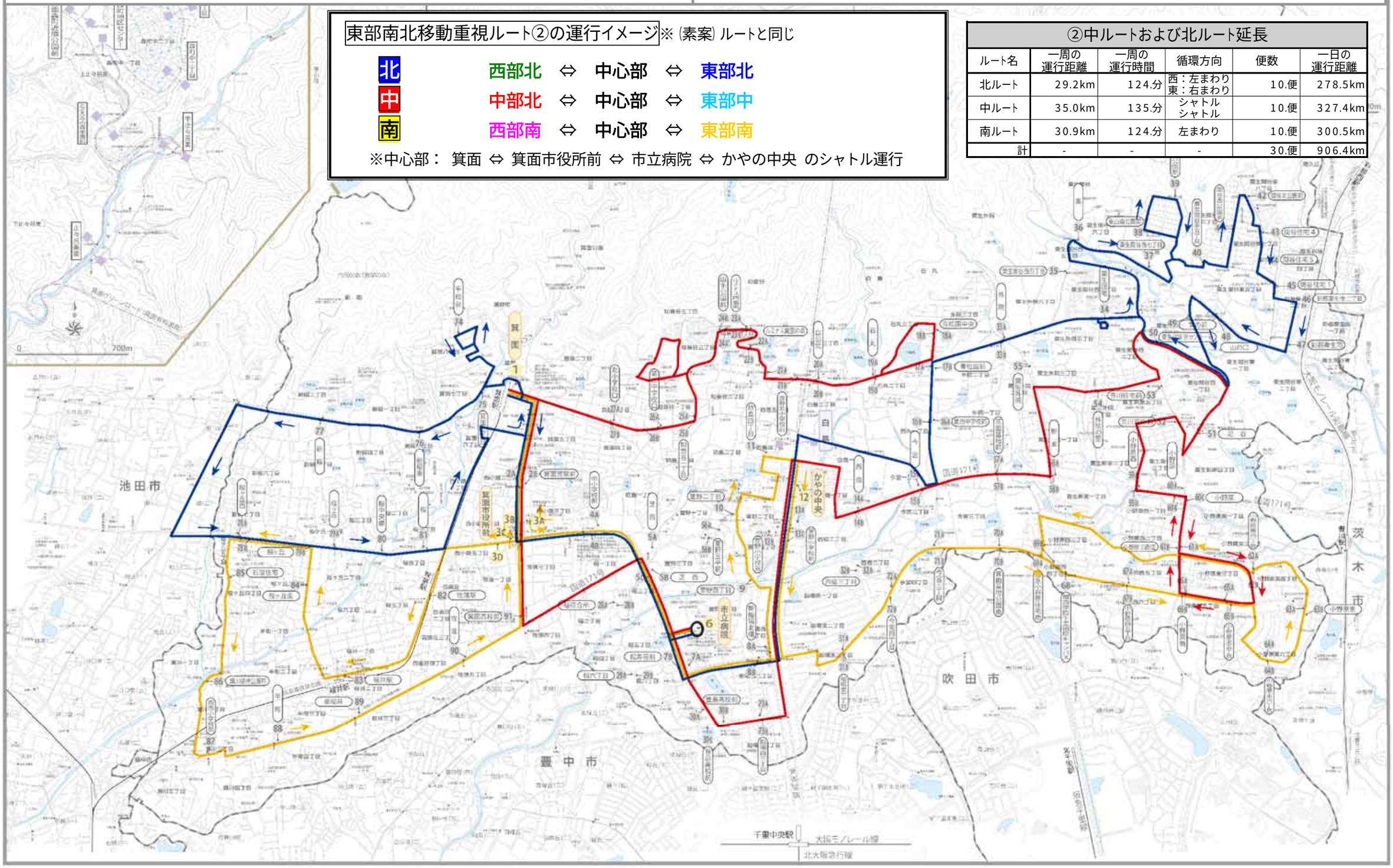
東部南北移動重視ルート②の運行イメージ※（素案）ルートと同じ

北　西部北 ⇔ 中心部 ⇔ 東部北
中　中部北 ⇔ 中心部 ⇔ 東部中
南　西部南 ⇔ 中心部 ⇔ 東部南

※中心部： 箕面 ⇔ 箕面市役所前 ⇔ 市立病院 ⇔ かやの中央 のシャトル運行

②中ルートおよび北ルート延長

ルート名	一周の運行距離	一周の運行時間	循環方向	便数	一日の運行距離
北ルート	29.2km	124.分	西：左まわり 東：右まわり	10.便	278.5km
中ルート	35.0km	135.分	シャトル シャトル	10.便	327.4km
南ルート	30.9km	124.分	左まわり	10.便	300.5km
計	-	-	-	30.便	906.4km



②市立病院のアクセス方法についての検討

これまで、過去の分科会などにおいても議論し、効率性、乗車快適性等の観点から検討した結果、現況の西側道路からアクセスすることとなったが、５月に実施した意見募集において、周辺自治会の住民からルート変更意見が出されている。
ただし、これまでの意見や、パブリックコメントなどでも、市立病院への乗り入れや乗継無しで主要施設へアクセスできることを評価する声は多い。
これまでの意見、パブリックコメントを踏まえ、また、見直し方針である効率性、乗車快適性、わかりやすさなどを十分に考慮したアクセス方法を検討する。

【現在のアクセス方法への反対意見】			【左記反対意見に対して、考慮する必要がある意見・現状など】
①北門からのアクセス方法へと変更	・住宅が少なく、苦情の出ない北門ルートとしてほしい。 ・乗り入れを北側、出るのを正門にしてはどうか。 ・北門は運行不可ではないと思う。	⇔	・北門は、乗合バスとして運行する際には、病院管理者との協議や道路整備を行う必要がある。 ・北門は、実走試験において、揺れが激しく発生することを確認している。 ・その他、ルート全体に対して、以下のような意見がある。 ⇒車両がゆれて危なく、そのような場所では、高齢者などは倒れかけた例もある。 ⇒あちこち回りすぎである。 ⇒乗車時間が長い。
②阪急バスのバス停や、みのおライフプラザのバス停に変更	・正面玄関まで行かず、阪急バスのバス停でよい。 ・土日のみ阪急バスのバス停としてほしい ・ライフプラザのバス停を利用してはどうか。	⇔	・市立病院へ乗り継がないでいけるのはうれしい。 ・病院に通う高齢者は役に立っている。 ・主要施設などに乗継なしで行ける路線として、より良いバスへと期待している。
③利用者の少ない時間や方面の間引き運行	・利用者の少ない時間・方面の間引き運行してはどうか。	⇔	・市立病院バス停の利用者数は平均で 114.4/日。（H23.3 現在） ・利用の少ない 5 月の最終便は廃止され、また、便の最終バス停を地域側へとしているルートもあり、当初より乗り入れ回数は減少している。また、９月の見直しにおいても、同程度である。
④土日祝日の運行廃止	・土日のみ運行廃止してほしい。 ・休日に救急車も入らないのに、電動式チェーンをつけてまで運行するのはどうかと思う。	⇔	・ルートがわかりにくい。 ・土日祝日でも、市立病院バス停の利用者は 50 人/日以上。
⑤バス車両の変更	・騒音のないバス車両としてはどうか。	⇔	・騒音問題・環境問題に対して、乗合バスとして利用できる車両としては、優れた車種である。 ・平成 12 年騒音規制適合車を導入している。

市立病院バス停の利用状況

①市立病院バス停の利用者数は、全バス停の中で２番目に多い

※その内の市立病院の施設利用者数は不明

・市立病院バス停の利用者数は全 91 バス停中２番目に多く、平均で 114.4 人/日の利用がある。

②市立病院バス停を通過する利用者数は、１日に 250 人を超える

・緑ルートで 23 人、桃ルートで 34 人、青ルートで 149 人、黄ルートで 47 人、（赤ルートは市立病院で折り返すため、通過人数なし）計 253 人/日が市立病院バス停をバスに乗ったまま通過している。（第 2 回 OD 調査結果より）

市立病院アクセス道路の状況

①西側道路は道路状況から勘案すると、運行安全性、効率性、乗車快適性などの項目において問題がない

・現況ルートの西側道路は、道路幅が 12 メートルで両側歩道もある。
・最も単純かつ短距離で乗り入れ運行が可能なルートである。
・右左折回数は１回、距離は 150 メートルとなる。

②北門からのアクセスは、道路状況から勘案すると、運行安全性、効率性、乗車快適性の項目に難あり

・北門からのアクセスは、道路幅 8 メートルで片側歩道しかない。
・坂道でカーブしているため、揺れなどにより乗車快適性は現況より著しく低下する。
・右左折回数は４回、距離は 250 メートルとなる。

昨年度の分科会での意見

・市立病院の利用者の利便性を考えると正面玄関まで行くことが大前提。
・最も便利なのが現況ルートであるのは間違いない。
・北門からのアクセスは坂道が長く続き、カーブや交差点などで危険であるため、乗車快適性、安全性の面からも現況より劣るため、そのルートへ変更すべきでない。
・休診の土日のみ乗り入れないことも考えられるが、曜日ごとにバス停を変えることは利用者の混乱が懸念される。
・現況のルートは昨年１年間の検討プロセスを経て決定されたルートであり、かつ、運行効率性、利便性の面からも最も優れたルートである。
・両側歩道で１２m道路であることから、バス運行による生活環境の悪化を理由に、特定地域の要望によるルート変更は、全てのルートで同じ課題が発生するとの指摘があった。

市の対応状況

①騒音対策として、バス車両のブレーキ機器交換の対応をしている

・ブレーキ音による騒音の改善要望を受け、バス車両のブレーキ機器の部品交換を行って対応しており、ブレーキ音による騒音問題は改善されている。

②排気ガス対策として、アイドリング・ストップ・システムを導入している。

・信号待ちにおける、排気ガス対策の改善要望を受け、アイドリング・ストップ・システムを導入している。

③土・日・休日・祝祭日の一般車両の進入規制対策として、電動ゲートを設置している。

・土・日・休日・祝祭日の正門利用について、公共交通であるオレンジゆずるバスは乗り入れるが、一般車両の進入を防ぐために、電動ゲートを設置して規制している。

④平日の運行時間については、できる範囲のダイヤ設定で対応している。

・自治会から午前７時３０分から午後７時までとの要望があるため、現在は、午前８時２５分から午後７時２１分までの進入とのダイヤ設定を行っている。

市立病院のアクセス方法の再検討

※第５回市民部会資料　別紙 2-1

市立病院へのアクセス　見直しの基本的な考え方

沿道自治会から、市立病院へ西側の坂道を通って正面からアクセスするルートは生活環境などの問題として、市立病院の北門、東門へのルート変更やＭバス時のバス停であるみのおライフプラザ南側のバス停への変更などの意見･要望がある。一方、現状の乗り入れを非常に評価する意見も多い。また、そのため、道路状況、安全性、快適性や効率性などからルートを検証する。

ルート案	●現況のまま 西側道路から市立病院に乗り入れる。	●北門･東門へのルート変更（案） ※右まわりのみ 北門や東門からアクセスする。 ※東門は物理的に運行不可	●北門から入り、西門から出る（案） 北門から入り、西門から出ていく。	●みのおライフプラザバス停へ変更（案） ※左まわりのみ Ｍバス時に使用していた南側バス停に変更し、市立病院に乗り入れない。	●土日のみ乗り入れない（案） 平日 土日祝日 平日は現況のままで、土日祝日のみ阪急バスの「市立病院前」バス停を利用する。
ルート見直しのための判断要素	・市立病院バス停の利用者数は、全バス停の中で２番目に利用者が多い。 ⇒平日　：136.0 人 土曜　：90.3 人 日曜・祝日：68.4 人 ・西側道路は、両側歩道があり、道路幅は 12m である。 ・沿道自治会より、生活環境などの問題として、以下の市立病院アクセス変更要望がよせられている。 ①北門、東門へのルート変更 ②みのおライフプラザ南側（Ｍバス時のバス停）へのルート変更 ③土日のみ市立病院に乗り入れず、阪急バスの「市立病院前」バス停を利用 ・現行のルートを「便利になった」「市立病院の中まで入ってくれるのは非常に助かっている」と評価する意見も多く寄せられている。 ・現在の市立病院のバス停は、Ｍバス時のみのおライフプラザ前バス停より乗降客数が増えている。 ⇒みのおﾗｲﾌﾌﾟﾗｻﾞ前（Ｍバス調査）：265 人 市立病院（第一回調査）：303 人	**【北門ｱｸｾｽは右まわりのみとなる】** ・北門は、出発時に左折が不可能であるため、右まわりの一方通行となる。 **【東門ｱｸｾｽは物理的に不可能】** ・東門は、車体下部が接触するため走行不可能である。 **【乗心地・快適性低下】** ・右左折回数の増加によって、乗り心地や快適性が低下する。 ・北門から正面ロータリーまでの道路幅は 8m であり、坂道でカーブしているため、揺れなどにより乗車快適性は現況より著しく低下する。 **【運行効率が悪くなる】** ・運行距離⇒北方道路からのアクセス　+0.7km 南方道路からのアクセス　+1.3km ・右左折回数の増加によって、速度が小さくなり、乗車時間が長くなる可能性が懸念される。	**【乗心地・快適性低下】** ・右左折回数の増加によって、乗り心地や快適性が低下する。 ・北門から正面ロータリーまでの道路幅は 8m であり、坂道でカーブしているため、揺れなどにより乗車快適性は現況より著しく低下する。 **【運行効率が悪くなる】** ・運行距離⇒北方道路からのアクセス　+0.2km 南方道路からのアクセス　+0.5km ・右左折回数の増加によって、速度が小さくなり、乗車時間が長くなる可能性が懸念される。 ※北門は出発時に左折が不可能であるため、まわり方が限定される。そのため北門を出発とすることは効率的な運行を目指す上で望ましくない。	**【みのおﾗｲﾌﾌﾟﾗｻﾞ前バス停位置により左まわりのみとなる】** ・以前Ｍバスのルートであるため、走行は可能である。 ・バス停が道路片側にしかないため、左まわりの一方通行となる。 **【乗心地・快適性低下】** ・右左折回数の増加によって、乗り心地や快適性が低下する。 **【運行効率が悪くなる】** ・運行距離⇒北方道路からのアクセス　+0.8km 南方道路からのアクセス　+0.2km ・右左折回数の増加によって、速度が小さくなり、乗車時間が長くなる可能性が懸念される。 **【バス停変更による不満上昇の懸念】** ・目的地の近くにバス停があることを高く評価する声もあり、利用者の多い市立病院のバス停を廃止することによる不満の増加が懸念される。	**【運行効率が少しだけ良くなる】** ・運行距離⇒平日　±0km 土日祝日　−0.3km **【ルートわかりにくさに対する不満上昇の懸念】** ・全ルート共通として、ルートがわかりにくいなどの意見が出ており、曜日により乗車降車地点が違うことによる混乱発生が懸念される。
評価	・改善要望に応えられない。 ・市立病院正面玄関前までバスが乗り入れるため、病院内への**アクセス利便性は良い**。 ・**運行効率が良い**。 ・直接乗り入れるため、右左折回数などが最小限となり、**乗車快適性は最も良い**。	・改善要望に応えられる。 ・市立病院正面玄関前までバスが乗り入れるため、降車後の病院内への**アクセス利便性は良いままである**。 ・北門のアクセスは右まわりのみとなるため、南方の道路から運行するルートは**大幅に運行効率が低下する**。 ・右左折回数などが増え、**乗車快適性は悪くなる**。 ・東門は、物理的に運行が不可能である。	・改善要望に、完全ではないが応えられる。 ・市立病院正面玄関前までバスが乗り入れるため、降車後の病院内への**アクセス利便性は良いままである**。 ・**運行効率が低下する**。 ・右左折回数などが増え、**乗車快適性は悪くなる**。	・改善要望に応えられる。 ・市立病院の正面玄関前まで乗り入れないため、病院内への**アクセス利便性は悪くなる**。 ・みのおライフプラザ前のバス停は片側しかないため、運行が左まわりのみとなり、北方の道路から運行するルートは**大幅に運行効率が低下する**。 ・右左折回数などが増え、**乗車快適性は悪くなる**。	・改善要望に、完全ではないが応えられる。 ・**アクセス利便性について、**市立病院正面玄関前までバスが乗り入れる**平日は良いまま**だが、乗り入れない**土日祝日は悪くなる。** ・**運行効率は少しだけ良くなる**。 ・平日と土日祝日で、運行ルートや停車バス停を変更するため、**ルートのわかりやすさは低下する。**

北門の道路状況

③乗り間違い防止対策について（ルート名など）の検討

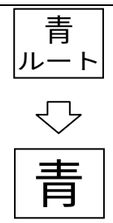
乗り間違いや、そのことに対する不安感の問題は運行当初から多く意見が寄せられており、今回のパブリックコメントでも意見が寄せられている。
今回の見直しでは、ルートが５つから３つへと変更となることも考慮して、誰もがわかりやすく、安心して利用できるようルート名を検討する必要がある。また、その他の乗り間違い防止への対策案を検討する。
以下に示す現状の問題解決するようなルート名の設定や、何らかの工夫を凝らす必要があり、検討を行う。

現状

現在、ルート名は色で示しており、呼び名としては市民に定着している状況であるが、実際の運行上では、以下の問題が発生している。

① バスデザインがすべて同じでわかりにくい
② 行き先を示す電光掲示板の文字が小さく、また、色がすべて同じであるためどのルートかわかりにくい。
③ 車内の前方と側方にルートの色の看板があるが、外からでは反射して見えにくい。

※運行当初は、車外の行き先表示のルート名に「ルート」と記載してあり、肝心のルート名の文字が小さかったが、現在は「ルート」を取り払い、漢字一文字となっている。
ただし、漢字は画数が多いため、遠目ではよく見えない。



ルート名について　※下記から選択、または他に意見がございましたらご記入ください。

案	ルート名			由来	留意点	評価
①	北 ルート	中 ルート	南 ルート	循環地域	・漢字は、電光掲示板で見えにくい	
②	青 ルート	赤 ルート	黄 ルート	色	・漢字は、電光掲示板で見えにくい	
③	1 ルート	2 ルート	3 ルート	数字	・阪急バスも数字を使用	
④	A ルート	B ルート	C ルート	アルファベット		
⑤	● ルート	★ ルート	■ ルート	記号	・前例はない	
⑥	み ルート	の ルート	お ルート	みのお	・ルート名が呼びにくい	
⑦	ゆ ルート	ず ルート	る ルート	ゆずる	・ルート名が呼びにくい	
	ルート	ルート	ルート			
	ルート	ルート	ルート			
	ルート	ルート	ルート			
	ルート	ルート	ルート			
	ルート	ルート	ルート			
	ルート	ルート	ルート			
	ルート	ルート	ルート			

乗り間違い防止対策について　※下記に意見をご記入ください。

・

現時点で出されている案

【協議会にて】

・バスの入り口付近に、１ルートのみの路線図を掲示し、バスがどこへ行くのかわかりやすくする。

※実際に中国、西安のバスでは実施されており、利用者が安心して乗る事ができる。（右写真）

※ただし、運行の安全性の考慮、また、車両自体のデザインを損なわないよう、貼る場所を検討する必要がある。

【パブリックコメントにて】

・ルート名に応じて、バス車外にその色のライン、または旗をつけてはどうか。
・ダイヤが乱れた際には、行き先をアナウンスする。
・外国人のために、英語でもアナウンスする。