

## 市民意見の募集結果（原文）

番号	意見
1	子供が来年から小学校に行く予定で遠いので船場団地から4中行の朝の便をできれば増やしてもらいたい。
2	高齢者障害者に配慮されたオレンジバスが五月から新たに運行開始というのに最寄りのバス停がカットされるという今回の運行計画（素案）に悲しんでいます。これまで買い物に食事どころにと100%利用していたのに…。白島三丁目、二丁目、石丸、青松園中央地区に住むとくに八十歳代高齢者にカットされているとは当初の運行の趣旨から外れているのではないかと。三年間の実証運行の合理化から今回のルートが設定されて、当初の発想計画から外れていると思う。ぜひ永寿園前（白島三丁目）、石丸（ガソリン所前）青松園前中央（青松園北部地区住宅前住民含め）に設置されると配慮してほしい。駅前、市役所、市立病院、カルフル（イオン）への直行便がなく、一駅分、中央部にいながらバス停へ歩かなければならないのは大変つらい。すなわち西はかやの北小学校前、南は白島一丁目、東は青松園（二つのバス停分）を歩かなければ直行便に乗車できないとは大変つらいです。ぜひぜひ配慮願ひ、これまでの実証運行時のバス停の復活をお願いします。
3	オレンジゆずるバスの5月からの本格運行計画（素案）を拝見しました。意見を募集されているのを拝見しましたので、意見させて頂きたいと存じます。すいません、直接今回の運行計画と関係ないのですが、ゆずるバスの運行路線につきまして、「彩都箕面」まで来るものが現在ございません。一昨年から一戸建て住宅の入居が開始し、彩都箕面の人口も急激に増えております。現在彩都住民はゆずるバスについて、「間谷住宅4」まで行って乗るという不便を強いられております。また、その不便さ故、ゆずるバスは殆ど使用できず、タクシーを使わざるを得ない状況が多々ございます。そこで、次回運行計画改訂時期（または、できるだけ早い時期から）運行路線を彩都箕面まで拡張願えませんか？可能であれば、「やまもも公園」及び「阪大側」にバス停を設けて頂けますと有り難いです。また、現在建設中のマンションも近々完成予定で、入居が始まれば、そちらの住民もバス停を希望されると思います。どうかよろしく願い申し上げます。
4	バス停が遠いので困ります。利用していると、道幅の狭い所でもバス停があるのに、何故通らないのか。同じ税金払うのにこちらにも停留所つくってほしい。今の場所までいくのに15分も掛かります。これから高齢になり益々利用する事があるのでお願いします。
5	ゆりのある運行ダイヤへ…と目指している箕面コミュニティバスが五月の運行にはきびしいルート廃止が検討されています。八十五歳の高齢者で白島3丁目ですら毎日のように利用していましたが、旧永寿園前がバス停廃止で大ショックです。利用して頂けますよう助けてください。駅前、市役所それに通院、イオンと利用していましたが、今度は如意谷北小前か白島一丁目、青松園前（上り坂きつい）とオレンジゆずるバスの直行バス停まで歩かねばなりません。高齢者半額と年寄り歓迎のバスが利用できないとなると、目の前真っ黒と希望、前進意欲が出ません。利用する頻度も高く、ぜひ現行バス停の復活と運行維持を重ねてお願いします。
6	粟生外院に住むものですが、赤ルートを利用していますが、新家から阪急小野原住宅前を通ってほしいのです。又は、今宮から今宮三丁目にぬけるルートがあってもよいのでは、国道は阪急バスがたくさん通ってますし、南北の線がなく不便です。又、今宮や船場東の方の方が東生涯センターまで行こうとすると、乗りかえや長時間かかってしまいます。も

	う少しルートの見直しをお願いします。
7	黄ルートは、桜井駅前～紅葉橋通りの南端について、極めて狭少な区間を通っています。今後もここを通るなら、「道路拡幅」などを早期に行うべきです。
8	オレンジゆずるバス～青ルートについての検討願ひ 素案では粟生団地を出てから、間谷橋⇒粟生間谷西7⇒東山南公園から間谷住宅となつておりますが粟生団地を出てから、スーパーマルヤス前⇒山之口⇒間谷住宅⇒東山住宅⇒粟生間谷西7⇒間谷橋と素案と逆周りのルートはダメでしょうか？御検討をお願いする次第です。（マルヤス前でバス停設置）理由は、東山住宅も高齢者が多くなりつつあり、スーパーで買い物をして、荷物を持ち東山住宅の坂道を登ることは厳しくなっております。間谷住宅の方は、買い物をして阪急バスを利用できる為、年寄りの方に取、重宝しているとおもいます。ぜひ共、見直しの検討をお願いします。
9	評価 ① パターンダイヤ設定で、オレンジバスを利用したい市民にとっては利用しやすくなるだろう。 ② 一日乗車券発行で、乗客は増加し？市民にとってオレンジバスは「市民の足」になるかも？ 提言 ① 箕面市は山岳地に住宅がひしめいている。そのためオレンジバスは小回りが利く小ぶりな車体になっているが、住宅密集地内の狭い道路を曲がる時、交差点などに車が駐車していると、バスが駐車中の車を避けながら曲がるのは危険が大きいため、曲がり角には駐車禁止のルールを警察と相談して決められないか。 ② 日・祝コースは買い物・娯楽用として最終時間を5時としている。マーケットなどは夕刻からセールを行うが、セール商品を購入して帰宅できる時間にバスダイヤはフィットしているか。 ③ 商業事業に「オレンジゆずるバス応援システム」を創設してはどうか。 停留所前に店舗を持つ事業所の場合、オレンジバスで客を運んであげているようなものである。駐車場を設けないだけでも大きな利益になっているのだから、「応援会員」になってもらいたいのでは。 ④ 5回の説明会中、市議が参加しているのはたったの2人しかいなかった。その他の市議はオレンジバスに無関心なのか。これで市議としての役割を果たしているといえるのだろうか。不参加市議の猛省を促すとともに、こんな市議を選んだ有権者はこれをどう考えているのだろうか。 問題点 ① 一路線120分に抑えるために、長所と短所が発生するのは当然だが、バスの台数を増加すれば市民の足になる可能性が高くなる。千里中央からの北大阪急行延伸費用を節約すれば、オレンジバス台数増加は難しくない。この区間は現在阪急バスが運行している。北大阪急行延伸により、その地域の市民には小回りの効く足として重宝しているが、北大阪急行延伸でそれが廃止される可能性が出てくる。それにより、地域の不便性は高まる可能性があるが、この地域の市民にそれはしっかりと伝えられているか。 国立循環器病医院は「広さ」を希望しており、不況になった船場団地を利用するにしてもまず、立ち退きをさせなければならず、それにかかる費用も考えておかなければならない。 「広さ」にかけては圧倒的に吹田市が候補地としている「元操作場」には勝てない。箕

	<p>面市がこの点を承知していないはずはない。</p> <p>ただし、北大阪北伸を不要というのではなく、「現在では延期してもいいのでは」という意味である。</p> <p>オレンジバスという小回りの効く公共交通を放棄してまで公共交通を犠牲にする必要はあるのか、市民も市もしっかりと検討しなければ反市民行政になりかねない。</p> <p>利用が便利になれば市民はオレンジゆずるバスを日常的に利用し、そのためバスの収益も上がり、さらには自家用車が減るから車によるガスの排出もすくなくなり、高齢者による自家用車運転の事故も減少するだろう。なぜ箕面市はこれをしないのか、納税者に納得いく説明をする必要がある。</p> <p>② 箕面市はトンネルの北側を「箕面森町」として売り出した。売り出した以上、箕面市は止々呂美や箕面森町の住民にも旧市街と同様、平等な扱いをする義務がある。</p> <p>更に同地域の人々の買い物や通院が旧市街に向かうことにより、箕面市に金が落ちる仕組みが必要（現在は川西市へ買い物をしているらしい）。市は、これを調査する必要がある。</p>
10	<p>どのルートの中のどの時間帯で、どれぐらいの利用があるのか、それがわからないと、なんともいえないです。</p> <p>なぜなら、このルート、桜井周辺では、ちっとも便利じゃないので、自分の立場で考えると、利用しない、ということになるからです。</p> <p>結局、箕面市民病院やら、小野原に行こうと思ったら、箕面駅まで行って、そこから乗り換えて・・・</p> <p>と二度乗ることになります。桜井駅から乗ると、反対方向に行って、ぐるっと回って・・・ということになるので、171号線沿いの南桜井まで出ることになります。</p> <p>それだったら、阪急バスに乗っても同じことです。しかも、料金は400円。</p> <p>市民病院に行くのに、かかる時間は一時間。本数はわずか。それでは、利用しません。乗り継ぎ料金がかからないようにする、ということでしたら、ちょっとはましかもしれませんが。</p> <p>以前、ちょっと話にあったように思ったのですが、大学のスクールバスとの共同運行は難しいのでしょうか。</p> <p>近くを走っているんで、一度、乗ってみたいなあ、と両親も思っているようですが、ルートを見て、「止め」ということのようにです。近所でも、乗ったことが有る人、って聞きませんが。</p> <p>桜井から、石澄住宅に行く人は、いるのでしょうか。また、行っても、帰るには、箕面駅まで行かないと帰れない。結局は、行きか帰りのどちらかは、必ず、箕面駅まで行くことになります。</p> <p>黄色の西部ルートは、左回りになっていますが、左右両方回りがあって、市民病院に行くのに、箕面駅経由でなければ、乗るかもしれません。まずは、市民病院へ行くのに、公共交通より不便では、利用の意味は、あまりなさそうです。</p>
11	<p>① 存続について</p> <p>豊川北小地区では、今回、要望書を提出した自治会以外でも、高齢化率が平均で 25% を超える状況となり、今後とも高齢化率が急激に上がる趨勢にあります。ついては、市民の足としての公共交通機関の運用継続と、「オレンジゆずるバス」の存続を強く要望致します。</p> <p>② 区間について</p> <p>まず、試験運用期間内の路線の見直しで、奥地区から粟生第二住宅を經由した箕面市役</p>

	<p>所方面へのルートが無くなり不便を感じているとの意見があります。又、全てのルートを考慮したため目的地への到着に非常に時間がかかるとの意見があります。ついては、必要な公共機関へのルートの存続を考慮した、ルートの設定を検討いただきたい。</p> <p>次に、1月17日東生涯学習センターで開催された「オレンジゆずるバスの運行計画（素案）の説明会」で説明された平日ルート案について意見を述べます。</p> <p>平日ルート案では、青ルート内の栗生第二住宅北側から奥地区へのルートが「運行取り止め区間」となり、代わりに間谷橋南に新規バス停となっています。この案については、次の理由から賛同できません。</p> <p>「運行取り止め区間」となれば、栗生第二住宅の住民にとって停留所は一箇所だけとなり、「オレンジゆずるバス」の利用がしづらくなります。併せて、奥地区の利便性についても配慮が行われていません。又、代替として出された新規バス停については、交通事情を考慮するとバス停が設置できる場所だとは思えません。1月17日説明会でこの点について、意見を述べましたが、明確な回答はありませんでした。</p> <p>豊川北小地区は、「存続について」で述べた通り、今後、高齢化が進むことは明らかな地域です。利便性と高齢化の趨勢、並びに奥地区住民の交通権を考慮すると納得できません。併せて、この問題は、栗生間谷地区全体、並びに豊川北小校区全体の地域福祉に関わる問題と捉えています。</p>
12	<p>1 バス停「栗生間谷4丁目」「奥」の廃止に賛成します。乗客が少ないのですから廃止は当然です。</p> <p>2 栗生間谷方面から市役所、市民病院へのルート（青ルート）は時間がかかりすぎるので乗客が少なくなっています。もっと時間のかからないルートを検討して下さい。</p>
13	<p>東部（豊川住宅前）在住で高齢者の家族がいる者です。</p> <p>平日と同じように、日曜・祝日も、栗生団地まで出なくても、かやの中央と箕面駅を通るようにルートを設定して欲しい。</p> <p>その理由は、高齢者は足が弱いので、体力的に自宅（豊川住宅前）から栗生団地までの行き帰りが難しい。</p> <p>また、自宅（豊川住宅前）から栗生団地へ行くまでにバスに乗り、そこから、かやの中央や箕面駅へ行くまでに乗り換えるとなると、乗継時間が合わないなどの不都合も生じる可能性も出ると思われる。</p> <p>日曜・祝日のバスルートを買物バスとして位置づけるとするなら、すべての地域の市民が、平日、日曜・祝日に関係なく、かやの中央と箕面駅へ行くことができるルートを最低限に考えていただきたい。</p> <p>近隣商店街の発展も大事であると同時に、visolaや箕面駅前も繁栄してこそ、箕面の知名度向上につながると思われるが、素案を見ていると、東部（北部ルート）市民が日曜・祝日に西部や中央部へ行けないこととなり、以前の阪急バスのルート（栗生団地～小野原～箕面高校前～箕面駅）も終了した今では交通難民、買物難民になる。</p> <p>今までのルートで、必要な箇所の新バス停を追加することだけで良いと思う。</p> <p>どうしても道路交通事情のため、到着時刻遅延が問題になるのであれば、日曜・祝日だけ、船場西一丁目（元 松寿荘前）から芝西へ直進するのは致し方ないと思う。</p> <p>それ以外の変更は不要ではないだろうか。</p>

	<p>以上、ご検討くださいますよう、宜しくお願い致します。</p>
14	<ul style="list-style-type: none"> <li>・さまざまな整理をされてパターンダイヤになることは利用者の利用促進につながり、利便性もアップすると思います。</li> <li>・400円という一日乗車券は大きな成果であると思います。</li> <li>・月曜日～土曜日に運行するバスと、お買い物バスという土・日・祝のバスが違うものになったことは、有効でもあるが、一面混乱を生じることが想像されます。いかに市民へ周知徹底するかにかかっていると思います。お買い物バスについては、一日乗車券は必須です。</li> <li>・この間の運行計画（素案）の説明会を見ると、市民のオレンジゆずるバスへの関心のなさにとても不安を感じます。</li> <li>・反対に東の説明会では、「奥」部分のショートカットも納得していないし、オレンゆずるバスがみんなのバスにならないような思いがします。そして、ルートを変えるために新たなバス停が新設されますが、大分カーブから離れないと危ない場所だと思えますが、そうすると前のバス停から随分と離れてしまい、高齢者には不便です。妙案はないのかと思案します。</li> <li>・東部だけではない、各地域の意見が反映されたルートになるためには、もっと市民の意見を集約しなければならないのではと思います（パブコメに期待はしていますが、その割にコメントをするにはどうすれば、ということが市民的にはわかりにくいと思います）。</li> <li>・お買い物バスについては、最終が5時台では早すぎるのでは、と懸念します。イベント等に参加するにも、行きはよいよい帰りは・・・ですね。</li> <li>・お買い物バスに限らず、今後は商業者等にも積極的に働きかける「仕掛け」を検討することが必要です。バスに乗らない方からの応援を積極的に求めることです。今必要がなくても、将来に乘る必要が出来た時まで持続・継続していくためには大きな力になるはずで</li> <li>・箕面森町の市民の事もいつも気になります。</li> </ul>
15	<p>黄ルートのルート設定を即刻変更していただきたい。所要時間120分にするための帳尻的なルートにしないでいただきたい。</p> <p>我々、小野原東地域住民の意見を全く無視するとはいかなものか。豊川駅への乗り入れを要望したにも関わらず、茨木市の許可が下りないのか、全く必要ないとの回答が見受けられる。我々の地域は箕面駅よりも豊川駅・北千里駅のほうが利便性が高い。オレンジゆずるバスはお年寄りだけのものですか？私たち若年層も毎日のように利用しています。市立病院・松寿荘だけを中心に考えてもらっては困ります。</p> <p>府道43号線を箕面駅～箕面高校前間往復など全く無駄ですし、乗客心理からして同じところを走るのは時間のロスと感じます。また、渋滞多発場所なのでダイヤが乱れます。西部南地域は、阪急箕面線が走っていますから、<b>2度も箕面駅に行く必要はありません</b>。箕面駅周辺に用事のある方は鉄道を利用してもらうべきです。</p> <p>むしろ、青ルートが箕面駅に2度寄るべきです。新稲・桜ヶ丘周辺から駅に出る手段が途絶えてしまいます。この地域からは青のルートのほうが乗車時間が短くて済みます。</p> <p>当初の予定通り、黄ルートは市役所前を右折し、中小学校・市立病院に向かい、<b>東部南地域で豊川駅に乗り入れてください</b>。箕面駅は<b>1度だけ行けば十分です</b>。</p> <p>豊川駅に寄ることで新たな集客が見込めますし、朝の1便目などは通勤・通学客も利用でき</p>

	<p>るようになり集客率が上がります。「駅」という集客場所を自ら捨て去るのは利益を捨てているのと同じです。池田市域に新バス停を作る意見が通っているのですから、茨木市域にもバス停を作る、ましてや「駅」という集客率の高い場所なのですから、即刻見直ししていただきたい。</p> <p>青ルート of 東部北地域も同じことが言えます。彩都西駅になぜ乗り入れないんですか？公立の小中一貫校など力を入れているはずの彩都地域があるにもかかわらず、これまた茨木市の許可が下りないのか、議題にも上がらない。発展途上の地域なのですから交通網から整備しないと人口も増加しません。走らないから乗らないんです。走らせれば人は集まってきます。乗客心理をもっと分かってください。彩都地域の発展を望んでいるのなら、彩都西駅にも乗り入れすべきです。</p> <p>これから本格運行になり、そう簡単にダイヤ改正をしなくてもいいように考え、ダイヤ改正にも莫大な経費がかかる、つまりは市民の税金を何度も使うのは無駄遣いになりますね。我々の税金を有効に活用すべく、3年に1回くらいのダイヤ改正になるような今回の改正にしていきたいと思います。</p>
16	<p>(市立病院乗り入れにについて)</p> <p>①週末土曜日でも乗り入れは取りやめて欲しい。 (理由)土曜・日曜・祭日は病院が休診で正門は閉じられ、入院家族、見舞い客の自家用車乗り入れができない。バスのみ電動チェーンの開閉で乗り入れているのは誠に不自然。バス利用者も平日に比べ3分の一程度である。効率が悪すぎる。素案で日曜日の乗り入れ取りやめであれば、土曜日でも取りやめて欲しい。</p> <p>②平日ダイヤPM5：41以降の病院乗り入れをパスして欲しい。 (理由)各ルートとも午後5：00以降の利用客は殆どなく、乗客ゼロの運行も目立つ。ゼロであればわざわざ病院へ乗り入れる必要性は無い。時間と経費の無駄使いではないか。</p> <p>③全車の再点検を(特に異常音ブレーキ) (理由)運行開始以来3年間、病院周辺の住民は、朝から最終便19：19まで毎時、信号停止時での異常なブレーキ音(全車)に悩まされ続けている。“キーツ”と不快極まるきしみ音。運行開始以来、その都度、通告してきたが“欠陥ブレーキ”は改善されず、ストレス、精神的苦痛を強いられている。</p>
17	<p>もみじだより1月号を見まして、オレンジゆずるバスの記事を知りました。私は4月から彩都に移転しますので関心があり、読みました。去年一度オレンジゆずるバスで、中小学校前から彩都栗生南まで行ってみました。彩都栗生南のバス停留所からモノレール彩都西駅まで徒歩20分「若い人」でかかるらしいです。私は30分かかりました。帰りはモノレールと阪急バスを利用しました。私が移転する所からモノレール彩都西駅迄徒歩6分だそうです。まだ歩いた事はありませんが自分は6分以上かかっていると思います。現在のバス停までは遠くて利用したくても、利用出来ないと思います。彩都栗生南のバス停留所をモノレール彩都西駅の近くに移動出来ないでしょうか？茨木市と境界で無理ですか？地理的な事は何もわかりません。</p>
18	<p>一日乗車券は、賛成しかねます。現行の乗り継ぎ券を、同ルートでも使用可能とし、降車時に、次の乗車のために乗り継ぎ券もらうという方法でいいと思います。一日乗車券が活用できるほど便数も運行ルートも整備できていない現時点では時期尚早のように思えます。</p>

	<p>す。一日乗車券を導入されるのであれば、乗り継ぎ券との二本立てを希望します。</p>
19	<p>私は78歳車に乗っていましたので、小野原東が交通不便地域だと云う事に気づかずに入居しました。でも、箕面市内へ行く交通手段が皆無である事はすぐに感じて居ました。去年、高齢の為、足を痛めて車を手離しました。いよいよ移動手段が無くなったと実感した時、オレンジバスが実証運行で小野原東にも入ってくれていて助かりました。今私は、週5回以上、買い物・ヨーガ・カーブスの体操教室・趣味の講座へと通うのにオレンジバスを使っています。</p> <p>そのバス停が今度出来た多世代交流センターの前に移動するらしいことを素案で知りました。しかも、そのルートはまだ一度も実証運行をされていない道です。実証運行とは一体どう云う意味だったのでしょか？しかも此の多世代交流センターは小野原東の中で一番にぎやかな通りから一筋南へ入った通りで、阪急バスとオレンジバスの「小野原5丁目」から歩いて3分もかかりません。オレンジバス黄ルート「小野原東」からも3分で歩けますよ。</p> <p>小野原東の住民は箕面市の中で15年間以上、陸の孤島の様なところに住んでいてやっとバス停が出来て喜んでいるのです。多世代交流センターも15年以上かかってやっと出来た私たちの心のよりどころになるはずでした。でも住民感情として折角出来て喜んでたバス停を引き抜いて多世代交流センター前に持って行かれては、多世代交流センターに対する住民の気持ちは複雑になります。住民としてこれからは、多世代交流センターを盛り上げて行きたいという気持ちもありましたし、去年の暮れには開館お披露目の講座に御近所誘い合って参加させてもらって、とても楽しかったです。</p> <p>でも今回のバス停のことで、私達住民の多世代交流センターに寄せる想いは、すっかり色あせてしぼんでしまいました。行きたくないです。どうか、小野原東の住民のために「小野原東6丁目」のバス停とルートは無くさないで下さい。お願いします。そして、多世代交流センターの前には（近くにバス停は2ヶ所有りありますが・・・）市として必要であれば、近くのを持って来るのではなくて、新しくバス停を作れたらいいと思います。とにかく、「小野原東6丁目」のバス停は無くさないで下さい。陸の孤島から抜け出させて下さい。お願いします。4～5年もすれば、定年退職や車を手離す方が多く居られます。小野原東へ入居してすでに高齢だったり、車のない方は箕面市内に出かける事はあきらめて、北千里・千中・大阪方面へ買い物・スポーツジム・趣味に出かけてられる様です。これから私の様に車を手離す人が、オレンジバスを利用するようになると思います。折角、箕面市に住んでいるのですから、箕面市内で活動し、買い物し遊びたいとずっと思っています。</p>
20	<p>私は小野原東6丁目バス停を利用していますが、今回出された変更ルートを見て、私の使っているバス停がなくなっていることを知り、大変困っています。オレンジゆずるバスが運行をはじめてからずっと、「市民の大切な移動手段」を守っていくために、出来る限り、オレンジゆずるバスを使ってきました。自家用車を使わざるを得ないことが多い中、通勤や市民病院、ヴィソラマーケット等に行く時は、可能な時は全てオレンジゆずるバスに乗っていました。これまでの期間の途中でコースがほんの少し変わって、箕面中心部まで行くには、時間が更にかかるようになってしまいました。それでも、この交通手段を大切にしたいと思い常に乗車していました。それも全て、実証運行後の本格運行に向けて、より良いものにしてもらいたいと思ったからです。しかし、いよいよ本格運行の素案が提示されてみると、自分が使ってきたバス停はなくなってしまうことになっている上に、これまで実証運行で走ったこともないルートに変更されていて、大変おどろきました。いったい、実証運行は何のためにしていたのでしょうか。黄色コースでは実証運行で走ったこ</p>

	<p>ともない、稲バス停、箕面高校前を通らせるとは、いったいこれまでの実証の意味をどう考えているのか。軽々しいルート変更としか言えないと思います。もちろん、ルート同士の時間を合わせる必要があった等の理由があった事は知っていますが、そのために、そのためだけに簡単にバス停を消してしまったり、簡単にルートを変えてしまうことは納得できません。バス停利用者数が少ないから（9人以下）という理由も小野原東6丁目のすぐ近くに小野原東6丁目西のバス停を新たに作って、1カ所あたりの利用人数が分散してしまったに過ぎません。黄色コースの小野原東6丁目バス停を存続させてもらうことと、芝西～箕面までのルートを今のまま、中小前を通らせることを要求します。</p>
21	<p>現行の青ルート（東部北循環）について</p> <p>① 廃止予定のバス停、コースについて</p> <p>「奥バス」停を廃止すると、粟生第2住宅北部地域及び奥地域の住民が間谷東方向へ行く際や、そちらを廻って市民病院、市役所等へ行く際のバス便が無くなり、大変不便と考えられます。是非存続を考えて下さい。</p> <p>② 現行ルートを略、基本とする『急行』便を設けて下さい。</p> <p>具体的には、現在のバス便の全部を或いは一部（一便おき）を、つまり半分を『急行便』に変更して、とくに箕面駅―萱野中央間の停留所を減らし、所要時間の低減～短編をはかって下さい。一例として、停留する場所（バス停）を以下の様にする。</p> <p>箕面駅、箕面警察前、市役所前、中小学校前（シルバー人材センターに近い）、市立病院、松寿荘前、新船場北橋、かやの中央（→白島、四中前へと続く）。但し、萱野2丁目、坊島4丁目には停留しない。</p>
22	<p>箕面市にこの様なバス（オレンジゆずるバス）を運行された主旨は、なんだったんですか。前の市長藤沢さんから案作りを良く聞かせてもらいました。世の中高齢化、核家族化で第2住宅もその波です。その様な人の為に市役所や市民病院や買物に行くのに困る人の為に少しでも手助け出来る手段として、営利目的ではなく運行されたのではないですか。私も今、身体障害手帳を持ちながら、粟生間谷4丁目を利用して市民病院に通院しています。時々主人にも助けてもらっていますが、もう主人の年齢的に車に乗れない時がいずれ来ます。市民病院まで1時間位かかりますが、近くで乗れるから喜んでいますが、それが遠くまで歩いていかなければならないと不便です。元気な人は路線バスを利用されてもいいのでは。こんな弱者の為に多いに助けてもらいたいです。</p>
23	<p>第2住宅北側に位置する28棟に住んでいる者にとっては西4丁目の停留所は足の便は良いと思いますが、私個人は利用したことがありません。箕面駅へ行くため2度ほど利用したことがありますが、あまりにも時間が掛かりすぎます（路線バスの約2倍半）。その間乗客は5・6名しかありません。これではいくら公共の乗り物としてもバカげているように思います。又、このバスは箕面市内のみの運行で私たちは北千里、千里中央へ行く機会が多くあり、その場合は路線バスを利用します。高齢者として、長時間バスにゆられて物見遊山する程暇ではない。一層のこと奥・間谷地区等周辺部から団地バス停までシャトルバスを運行したほうがよいのではないかと思います。その上で従来のように西部方面へ循環バスを充実したほうが利用が増えるのではないのでしょうか。</p>
24	<p>粟生第二住宅にお住まいの方からの依頼を記載します。</p> <p>箕面の東部から市役所や箕面駅方面に行くのにいつもバスを利用しているのですが、阪急バスは箕面駅までしか行かないので、市役所に行く時はオレンジゆずるバスを利用しています。バスの便が少ないことと目的地に着くのに時間がかかり過ぎて大変不便です。それで青ルートのコースを変更してください。</p> <p>粟生団地←→山麓線←→箕面駅←→市役所←→市民病院←→萱野中央←→粟生団地</p>

	このルートを右回り、左回りで運行して下さい。便数もできるだけ増やして下さい。市民の足の便を考え、公共交通を守ることは市の役目だと思います。住み良い町にするためにご検討下さいませ。
25	○廃止予定のルートについて お年寄りや弱者の気持ちを考え、是非ともルートの確保のお願い ○今後について 高齢化が進み、市民の足として「オレンジゆずるバス」の存続をお願いします。
26	栗生団地→箕面駅→市役所→市民病院→小野原→栗生団地 この阪急の路線バス一周コースを復活してほしい。「初め、ゆずるバスを導入する時、Mバスでは、平和台や間谷団地の細い道を入ることが出来ないのので幹線に出るまでの小型循環バスを走らせたい」という事でした。まさか、こうなるとは思いませんでした。栗生団地から箕面駅まで40分、席が少ないのでずーっと立ちっぱなしです。私は足と目が少し悪いのですが、見た目ではわからず、いつも立つことがほとんどです。だから、市役所、中央生涯学習センターに行く時はいつも駅まで行って、そこから歩きます。たとえ20分でも座れますし、乗り継ぎを待つ間に目的地につきます。今のコースはヴィソラに行くために考えられたコースのように思えてなりません。
27	1 予定のルートについて (1) 当地域(栗生間谷西4丁目)の住宅区域も高齢化が進んでおり自動車を手離している方が増加している。オレンジゆずるバスを必要としております。 (2) 廃止予定のルートとなっている栗生第二住宅9棟前バス停を経て西田橋～奥を廻るルートが廃止と計画されておりますが、毎日昼過ぎの時間にバス停で乗車される方を見かけます。必要としている方がおられますのでルートの存続を求めます。 (3) 新ルートのお願いがあります。 山麓線から箕面東高校北門から栗生団地内に入り13棟付近にバス停を設置し、～奥を廻るルートも重ねて検討願います。 2 今後に向けて (1) 現行ルートは広範囲のため、市民病院、市役所等への時間がかかり過ぎます。東山住宅、間谷住宅、彩都を切り離すルートの検討も必要だと思います。
28	他1名 ① 廃止予定のルートについて オレンジゆずるバスは試行期間3年の終了が近づき、現在、5月からの本格運行に向けて、採算性を理由に栗生第二住宅9棟前のバス停を経て西田橋～奥を回るルートを廃止されようとしています。 このルートが廃止されると、第二住宅北側周辺の住民は間谷橋を渡って栗生間谷西七丁目のバス停まで歩かねばならず、お年寄りや足のご不自由な方には大変な労苦です。 また、奥地区のお年寄りたちも間谷橋を過ぎた七丁目まで歩かねばならなくなり、交通権が奪われます。 ルート廃止のかわりに、間谷橋の第二住宅側に新バス停をと言っていますが、地図に予定されている場所は曲がり角、駐車場などの関係で非常に危険であり、現実的には不可能です。 現状はこのルートは東山住宅、間谷住宅、彩都を回るため、ヴィソラ方面に行くには時間を要しますが確実に座れますし、また今後、彩都方面の発展にとまなう足として、ぜひ確保して置かねばなりません。 廃止予定ルートの存続を求めます。 ② ルートについて

	<p>廃止予定となっている①のルートについては、市役所、市立病院に行くには、あまりにも時間がかかり過ぎています。</p> <p>以前の福祉バスのように奥—西田橋—第二住宅西側から市役所、市立病院に行くルートの検討を要望します。</p> <p>③ バスの込み具合について</p> <p>市役所、市立病院まで行くために粟生団地バス停から乗る際に、既にバスの席が一杯のために座ることができません。お年寄り、からだの不自由な方が座れるような便とルートの検討を要望します。</p> <p>④ 今後に向けて</p> <p>当地区では、高齢率が平均で25%を超え、今後も急激に上がる趨勢にあります。ついては、市民の足としての公共交通機関の運用継続と、「オレンジゆずるバス」の存続を強く要望致します。</p>
29	<p>1. 廃止予定のルートについて</p> <p>5月からの本格運行に向けて、採算性を理由に第二住宅9棟前のバス停留所を経て西田橋—奥を廻るルートが廃止されると聞いています。</p> <p>このルートが廃止されると、第二住宅北側周辺の住民は間谷橋を渡って粟生間谷西七丁目のバス停まで歩かねばならず、お年寄りや足のご不自由な方には大変な労苦です。</p> <p>また、奥地区のお年寄りたちも間谷橋を過ぎた七丁目まで歩かねばならなくなり、現在利用者にとっては、大変不自由となり、交通権が奪われることとなります。</p> <p>このルートの廃止によって、如何ほどのコスト削減になるのでしょうか？また他のルートと比べ採算に置いてどれほどの差があるのでしょうか？地域住民（特に高齢者・身障者）の利便性とコスト削減と、どちらが重要なのでしょうか？！</p> <p>また、第二住宅9棟前のバス停を間谷橋の手前に新バス停をとの代替案が示されていますが、地図に予定されている場所は曲がり角から15メートルほどしかなく、非常に危険な場所と思われる、現実的ではありません。</p> <p>このルートは、第二住宅・奥地域の住民にとっては、東山・間谷住宅・阪大・彩都方面（阪急バス停から登り坂がきつい）に行くには大変助かっています。現在は利用者が少ないかも知れませんが、今後彩都方面の発展に伴う足として、是非とも確保していただきたい。</p> <p>廃止予定ルートの存続を強く求めます。</p> <p>2. その他のルートについて</p> <p>廃止予定となっている①のルートについては、市役所・市立病院に行くには、あまりにも時間がかかっています。</p> <p>以前の福祉バスのように、奥—西田橋—第二住宅西側から市役所・市立病院に行くルートの検討を要望します。現実すれば、利用者の急増が予測されます。</p> <p>現状ではあまりにも時間がかかり過ぎることから利用しなくなり、採算性を悪くしていると推察します。</p>
30	<p>オレンジゆずるバスのルート変更について／現行ルート維持のお願い</p> <p>いつも私ども箕面市民の生活の為に、何かとお世話をいただき、ありがとうございます。このたびは3年間試行されたオレンジゆずるバスの本格運行開始に向けて、大変ご苦心されておられるご様子、誠にご苦勞さまでございます。</p> <p>その素案に対して意見を述べよとのことですので、我が身勝手な言い分とは存じますが、述べさせていただきたいと、思います。</p> <p>素案によれば粟生第二住宅北側を通り、西田橋、奥地区を周回するルートが廃止の予定との事、当該住宅北側周辺に居住する者として、承服出来かねます。小生は当該住宅五棟</p>

	<p>に居住していますが、ご近所に足の悪い初老の方がおられ、時々、粟生間谷四丁目の停留所からこのルートของバスに乗られ、ヴィソラ方面に通われております。このルートはヴィソラ方面に行くには決して便利ではなく、東山、間谷、彩都を回って再び粟生団地を経て行く為時間要します。しかし、確実に座れますし、遠くまで歩かなくて済みますので、足の不自由な方やご老人には掛る時間より適していると云えましょう。小生自身もすでに高齢者の仲間入りをしており、いずれは同じ道だと思いと、今回の素案は反対せざるを得ません。素案は間谷橋の当該住宅側の西田マンション近辺に新バス停をとの案を示していますが、この付近はカーブ、駐車場が多く、非常に危険な区域であるので、現実的では有りません。また、距離的にも、当該住宅北側周辺の人々にとって西田マンション付近あるいは間谷橋を渡って粟生間谷西七丁目まで歩くのは、高齢者まして足がご不自由ですと大変な労苦であり、福祉の観点から云っても疑問を感じます。</p> <p>同じ事がルートを外されようとしている「奥地区」の高齢者の方々にも云え、西田橋付近に有った停留所から粟生間谷西七丁目まで歩かなければならず、大変な福祉後退です。</p> <p>アクセスの観点から述べますと、ヴィソラ方面にはやや不便とは云え、開発されゆく彩都方面への足としても確保しておきたく、是非とも現在のルートを残していただきたく、存じます。</p> <p>最後に、このルートは、もともとは「福祉バス」として、粟生外院交差点から粟生間谷四丁目（双葉産業前）から奥を回っていたルートであり、以前のルートを回れば時間的にも燃料費的にも安く済むのです。それが、どうして今のようなルートになったかは存じませんが、現在のように粟生第二住宅南を周回するいびつなルートでは、将来、逆向きに運行するルートを考える際も、効率的とは云えませんが。</p> <p>どうぞ、更なる工夫をいただき、現時点での採算のみでなく、地区住民の生活・福祉や将来像を描いていただき、ルート決定を再考していただきたく事を強く要望致します。</p>
31	<p>① 存続について</p> <p>箕面粟生第二住宅では高齢化率が平均で25%を超える状況となり、今後とも高齢化率が急激に上がる趨勢にあります。ついては、市民の足としての公共交通機関の運用継続と、「オレンジゆずるバス」の存続を強く要望致します。</p> <p>② 区間について</p> <p>1月17日東生涯学習センターで開催された「オレンジゆずるバスの運行計画（素案）説明会」で説明された平日ルート案について意見を述べます。平日ルート案では、青ルート内の粟生第二住宅北側から奥地区へのルートが「運行取り止め区間」となり、代わりに間谷橋南に新規バス停となっています。この案については、次の理由から賛成出来ません。</p> <p>「運行取り止め区間」となれば、粟生第二住宅の住民にとって停留所は一箇所だけとなり、「オレンジゆずるバス」の利用がしづらくなります。併せて、奥地区の利便性、交通権についても配慮が行われていません。</p> <p>代替として出された新規バス停については、交通事情を考慮するとバス停が設置できる場所とは思えません。1月17日説明会でこの点について、意見を述べましたが、明確な回答はありませんでした。このルートの存続を求めます。</p> <p>③ 福祉バスと比べると、奥地区から粟生第二住宅を経由した箕面市役所方面へのルートが無くなり不便を感じているとの意見があります。又、全てのルートを考慮したため目的地への到着に非常に時間がかかるとの意見があります。ついては、必要な公共機関へのルートの存続を考慮した、ルートの設定を検討いただきたい。とりわけ、奥—西田橋—第二住宅西（双葉産業）側から市役所、市立病院に行くルートの検討を要望します。</p>

32	<p>他 3 3 名</p> <p>① 廃止予定の路線について オレンジゆずるバスは試行期間の3年の期間が近づき、現在、5月からの本格運行に向けて、採算性を理由に、粟生第二住宅9棟前のバス停を経て、西田橋一奥を廻るルート廃止されようとしています。</p> <p>このルートが廃止されると、粟生第二住宅北側周辺の住民は、間谷橋を渡って粟生間谷西七丁目のバス停まで歩かねばならず、お年寄りや足のご不自由な方には大変な労苦です。また、奥地区のお年寄りたちも間谷橋を過ぎた七丁目まで歩かねばならなくなり、交通権が奪われます。</p> <p>路線廃止のかわりに、間谷橋の粟生第二住宅側に新バス停をと言っていますが、地図に予定されている場所は曲がり角、駐車場などの関係で非常に危険であり、現実的には不可能です。このルートの存続を求めます。</p> <p>② ルートについて 廃止予定となっている①の路線については、目的地とする市役所、市立病院に行くには、あまりにも時価がかかり過ぎて不便です。</p> <p>以前の福祉バスのように奥一西田橋一粟生第二住宅東側から市役所、市立病院に行くルートの検討を要望します。</p> <p>③ バスの込み具合について 市役所、市立病院まで行くために粟生団地バス停留所から乗る際に、既にバスの席が一杯のため座ることができません。お年寄り、からだの不自由な方が座れるような便とルートの検討を要望します。</p> <p>④ 今後に向けて 当地区では、高齢化率が平均で25%を超え、今後も急激に上がる趨勢にあります。ついては、市民の足としての公共交通機関の運用継続と、「オレンジゆずるバス」の存続を強く要望します。</p>
33	<p>(1) ルートの短縮とパターンダイヤの導入について 多くの市民から、便数を増やすこと、ルートを短くすることが求められています。しかし、そのためには経費を増やさなくてはなりません。限られた予算の中で、乗りやすくするために、ルートを短くし、せめてパターンダイヤ化することが提案されており、これについては評価したいと思います。時刻表を持たなくてもバスのダイヤがわかっていることで、乗客はきっと増えると確信します。</p> <p>ただ、ルートを短くすることにより、不便になる方への配慮は必要です。箕面は坂が多いので、距離が短くても高低差があるところについては、考慮する必要があるでしょう。</p> <p>(2) 路線バス（とくに山麓線）とのタイアップ 箕面市内を東西に結ぶ路線バスとして、国道171号線の茨木～石橋間と山麓線のバス路線があります。</p> <p>国道171号線は、15分おきに阪急バスが走っており、東西を移動するときには便利です。それに引き換え、山麓線はバスの本数が少なく、とくにオレンジゆずるバスが開通し、本数が減りました。</p> <p>しかし、オレンジゆずるバスの開通によって、あきらかに東西を移動する市民が増えていることを実感しています。</p> <p>箕面駅前の箕面市文化・交流センターに、東部から通ってこられる方もかなりおられるときいています。山麓線はダイレクトに箕面駅と間谷住宅を結んでおり、大変需要の高い路</p>

	<p>線です。</p> <p>今後、栗生団地や間谷住宅の高齢化がすすめば、公共交通の必要性はもっと高くなるでしょう。</p> <p>公共交通が充実することで、車依存から脱却できる方法を先取りすることが交通政策として求められます。路線バスとゆずるバスが連携することはとても大切なことだと考えますので、ぜひ阪急バスと交渉していただけますようお願いします。</p> <p>(3) 箕面市内の商店とのタイアップ</p> <p>買い物袋を運んでくれるサービスが商店が増えました。</p> <p>そのようなサービスがあれば、安心して買い物にも、また、出たついでに他の用事も済ませることができます。</p> <p>高齢になって外出の機会が増えれば、閉じこもり予防になり、自立支援になります。</p> <p>将来的に介護費用の抑制にもつながるためにも、バスだけでなく、商店や地域とのタイアップして、様々なサービスと連動できるような仕掛けを考える場があればと思います。</p> <p>市役所内でも交通政策と営業課や商工観光課などとの横断的なとりくみも必要かと考えます。</p> <p>(たとえば「まごころ応援カード」にオレンジゆずるバスの特典を加えるなど)</p> <p>(4) 休日のあらたな「お買い物バス」の実証運行について</p> <p>日曜日はゆずるバスの利用が低調であり、生活実態に合っていないのは事実。</p> <p>ただ廃止するのではなく、日曜日を全く別のルートとダイヤで走る別の実証実験の提案については歓迎する。それも買い物という目的を明確にし、小回りの利くルートを設定したのはいいが、1年間という短い実験なので、検証が難しい。</p> <p>提案が唐突だったこともあり、その検証は丁寧にやる必要がある。</p> <p>できるだけ、現場の声が反映されるような場(ルート別)を設定すべきである。(アンケートでは分析できても提案にならない)</p> <p>(5) 一日乗車券の発行について</p> <p>「乗れば乗るほどおとく」という乗車券が意味を持つためには、できるだけ乗り継ぎしやすいダイヤが設定される必要がある。</p> <p>一日乗車券が活きるようなダイヤが組まれることを望みます。</p> <p>(6) 今後の長い試行錯誤に向けて</p> <p>本格運行になっても、それがゴールではない。</p> <p>今後、色々な問題に直面し、ベストでなくてもベターな選択をし、市民合意を作っていく過程が一番大事だと考える。</p> <p>今、無理でも、いつかは実現できるかもしれない。そのような息の長い取り組みを願っている。</p> <p>そのためには、検証し、意見を出し合う場が欠かせない。</p>
34	<p>★『山手公園前』停留所について</p> <p>現在、公園の南側に設置されている『山手公園前』の停留所へ向かう又は、降車後に横断歩道の無い道路を通行し、大変危険である。</p> <p>又、現在のバス停位置は三叉路の近くにあり、如意谷2丁目交差点から北上し、三叉路を右折する際、バスが停車及び乗客の降車していた際、交通事故等の恐れがあると考えられます。</p> <p>したがって、先に撤去される南側のバス停を復活させ、代わりに北側のバス停を撤去する事を提案します。これに伴う運行につきましては、行政側にて検討頂き、安全な運行・運営の改善をお願いしたいと思います。</p>

35	<p>オレンジゆずるバスを利用して、ヴィソラによく行きます。平日、休日問わずに利用しています。</p> <p>今回の案で、日曜に住んでいる近くを全く通らなくなっています。買物等に便利なようにしていますが、これでは不便です。おかしいと思います。見直してください。</p>
36	<p>1 日祝ルートについて</p> <p>① 日祝の運行は、「平日と同じルートを10時～17時の時間帯」で  日祝の運行廃止をフォローしたいという配慮は、よく理解できますし、この買い物ルートを試してみたい気もしますが、やっぱり混乱をきたすので、やめておいた方がいいように思いました。特に、同じ色のルートなのに、平日と日祝で違うのでは、平日と同じように乗られたあと、違ったところに行ってしまう、戻るのがに困られる方が出てくると思います。（平日の3色以外の色で日祝ルートを示す方法もあるかもしれませんが、いずれにせよ、今でも行き方がわかりにくいと言われるので、せめてダイヤ変更くらいにしておいた方がいいように思います。）</p> <p>代替案として、日祝を「平日と同じルート」で「時間帯だけ10時～17時まで」にして走らせることはできないでしょうか。（お買い物ルートの補助金の条件がわからないので、補助金を使えるかどうかわからないのですが、経費を比較・検討してほしいです）</p> <p>2 平日ルートについて</p> <p>★東生涯学習センターや小野原への流動調査もしておられるのであれば、資料を見たかったです。</p> <p>① 青ルート東部北：スーパー・施設の往復ができるように（日祝案の応用）  身近な地域での買い物や公共施設への往復ができるように、日祝のルートを応用し、行きと帰り両方停まるバス停として「栗生団地」だけでなく、「宮の前」（スーパー2軒、診療所3軒、お店もいろいろ）もお願いしたいです。（①案・②案の検討を（できれば②案を））</p> <p>（案①）栗生団地から東生涯センター・宮の前に行き、新バス停から東山・間谷住宅を廻り、また宮の前に戻り栗生団地へ</p> <p>（案②）栗生団地から宮の前に行き、そこから間谷4丁目・奥を通って西7丁目にもどり東山住宅・間谷住宅を廻り、宮の前から栗生団地へ</p> <p>また、東生涯センターを通らないのであれば、鐘の鳴る家の近くにバス停を作っただけだと助かります。</p> <p>② 黄ルート：小野原東6丁目は元のルートに戻してバス停だけ移動  幹線道路に近い地域では、路線バスに乗ることも出来ますが、幹線ルートから離れた地域は、できるだけルートを丁寧に残して生活の足を確保してほしいと思います。その意味でも、小野原東6丁目の元のルートとバス停は残すべきです。（南下する道は1本東の道でもいい）</p> <p>多世代地域交流センターへのアクセスは、「小野原東6丁目西」のバス停の位置をもう少し北に上げ、名前を「多世代交流センター」にすれば、前に停めなくても充分利便性は図れると思います。</p> <p>3 その他</p> <p>① バス停へのベンチの設置を  特に、「白島」など、阪急バスやゆずるバスとの乗り継ぎのところには、優先的に設置をお願いします。</p> <p>② バス内の掲示板などの利用を  広報課や商工観光課やタッキーまち育て会社と連携して、市のイベント案内などの掲</p>

	<p>示や商店の広告掲載についても、考えて頂きたいです。</p> <p>③ とどろみ・森町での阪急バスの充実と乗り継ぎの配慮を 説明会の時、乗り継ぎ券の廃止で、とどろみ・森町の人は、乗り継いだとき、前より高くなると言われていました。とどろみ・森町の人がグリーンロードを通る阪急バスの回数券を買われたときには、ゆずるバスの1000円回数券をサービスすることはできないでしょうか。</p> <p>④ 「ゆずるバス応援サポーター制度」の検討を (例) 会費・・・1口は回数券料と同額 会員用のプレミアム回数券と会員証を進呈 回数券の表紙カードが10枚集まったらゆずるグッズ など</p> <p>⑤ 一日乗車券、400円はありがたいです。PRと売り場の案内を 雨の時などにゆずるバスを利用させていただいていますが、ずいぶん市民の皆さんの中に定着してきたと思います。協議会や事務局の方々の丁寧な取り組みに感謝しています。</p>
37	<p>意見・提言</p> <p>(1) 平日の運行計画案(赤ルート)については、素案ルートに関しては特にありません。 ダイヤに関しては案にも明記されてますが、一時間に一本のパターンダイヤ化をお願い申し上げます。現行ダイヤは東小学校校区から市役所・箕面駅へ向かう時間がかかり過ぎです。なるべく早く目的地(市民病院・市役所・阪急箕面駅等々)に向えるダイヤをお願い申し上げます。</p> <p>(2) 休日の運行計画案(緑ルート)については、東部地区を南北で結ぶルート案は需要があるとは甚だ疑問です。需要があると言えば、かやの中央と東部地区を結ぶルート設定の方が確実性があると考えます。ルート案の東部地区(北中部)から粟生団地で乗り換えてかやの中央へ向かうのは利用者視点から非常に煩わしいですし、平日と休日のルートがかなり変わるのは利用低下に繋がる可能性大です。私の意見としては、東部地区の平日ルート(青・赤・黄)をかやの中央迄にするルート設定の方が確実性があると考えます。仮にかやの中央迄のルートに変更出来れば、ダイヤに関しては17時台は早過ぎで最低18時台前半は必要かと考えます。</p>
38	<p>「休日ルート」について</p> <p>◆今回なぜ「休日ルート」が新たに出されたのか？がよく解りませんでした。現行の運行では「運賃を50%とする運営」が難しいため、休日便と最終便の廃止により平日の運行を存続する。そのうえで、新たに「休日で運賃を50%とする運営が可能か」という実証運行をする。ということだと解釈しました。運営上の課題などがわかるような情報も出した方がいいと思いました。</p> <p>● 「かやの中央ロータリー」の実証運行に。 現行のルートを外した案は、バス利用を初めて下さった方を裏切る形のように腑に落ちません。そこで、「かやの中央」折り返し運行の実証運行をとりました。全く異なる路線よりも現行ルート上での実証運行の方法を探してほしいと思いました。 現行ルートは1路線2台のバスで走っています。この2台をそれぞれ「かやの中央」折り返しバスにします。「定時定刻」のパターン運行や、長時間乗車の回避は出来ません。が、「地域のコミュニティバス」というローカルな役割では長時間乗車や一定の時刻でないことは問題ではないのかと思います。 「かやの中央」を拠点とすると、6台同時待機で時間調整をする場所が難しいとお聞きしました。「ロータリー」ができていないなか難しいとは思いますが、千里中央の阪急百貨店南側の縦列待機のように、東急敷地南側道路の縦列待機を検討されてはと思いました。</p>

	<p>● 「休日運行ルート」は色をかえて。 私見の「かやの中央ロータリー」案のときは、青コースに水色の字で「西」「東」を挿入などでいいのですが、今回のルート案は走行場所が大きく変わります。平日ルートと異なることを強調するために、色は全く異なるものに変えることを提案したいです。 「平和台→白（鳩もしくは雪化粧）」「桜井駅→桃（桜）」 「粟生→水色（青龍もしくは空）」「小野原→黄緑（野原）」 「中央ルート→オレンジ（ゆずるともみじーぬ）」 平日バスルートについて</p> <p>● 現行ルートのままで一部追加を。 ■黄ルートの「小野原6丁目西」は存続に。 公共施設前にあえて路線をひく必要は感じませんでした。小野原東のバス停からの施設までの距離は、平らで、距離もないので、現行ルートをとります。</p> <p>■黄ルートの「かやの中央」は存続に。 市民活動センターの役割が貸し部屋なら問題はないと思いますが、今後より市民協働のコーディネータを担ってもらえるのであれば、打合せや準備などの拠点に市民活動センターを利用してもらいたいと思います。青西部ルートから「箕面駅」行きも廃止されるなか、市民活動への参加のしやすさが気になっています。 地域活動・福祉活動と違って、市民活動は、市の事業を協働したいという活動が多いので、今後も継続させたいのであれば「かやの中央」経由は基本にしておいてはと思います。</p> <p>★「アリーナ」の追加。 休日ルート案のアリーナをみて、可能であれば追加をとります。市街地から外れていることもあって行きにくさがあります。いろいろなスポーツサークルが増えているなか、足の確保を検討されてはと思います。</p> <p>★「平和台」は新ルートに。 平和台地域のバス停増加は自治会とのやりとりで決まったとのこと。新ルート案に変更していいと思います。</p> <p>◆「青松園前」の意向は自治会に確認を。 自宅からバス停までの距離があるため、阪急バス停に移行してもあまり負担はないと思う。が、坂の多い地域は自治会役員などを部会に招くなどして路線を考える際に考慮されてきました。自治会代表がいないなかで検討している地域のため、設置や廃止を勝手に決めてしまうことに不安を感じます。自治会への問いかけをとります。</p> <p>サポーター制度について 提案にはなかったのですが、新たな収益方法を考えるよりも、オレンジゆずるバス存続への協力金を求める「回数券購入のお願い」をしてはと思います。 オレンジゆずるバスの4～12月の収支状況を、もみじだより1月号で公表し、収支に課題があるときは「バス存続のために回数券購入を」とお願いします。2月号・3月号でも引き続き協力要請をしていく必要がある場合は掲載することが大事です。 ただし、4月に結果を報告し協力の成果がどうだったのか公表することも大事だと思います。 そのとき発行する回数券には「干支柄」を加え、コレクターにつながればと思います。</p>
39	<p>○オレンジゆずるバスの運行については、市民の「移動の権利を保障する」という視点にたって検討されたい。持続可能な運行をめざし工夫を凝らすことは大切であるが、効率化が最優先されたために、「移動の権利」が阻害されることのないように留意して運行計画にあたるべきである。</p>

	<p>○パターンダイヤは分かりやすくなるので、良いと思う。</p> <p>○運賃について、定年退職後～年金が満額支給されるまでの経済的に厳しい年代層や、シングルマザー（ひとり親の子育て世帯）などの低所得層へも配慮されるべきだ。</p> <p>○運行ルートについて、青ルートの新運行案については、粟生団地住民から既存のバス停を廃止しないよう強い要望が出ている。今後の高齢化に伴い公共交通の重要度が増すエリアであると考えられる点なども考慮し、現行のバス停を残した方がよいと考える。</p>
40	<p>他167名</p> <p>私たちは現在、黄ルートの「小野原東六丁目」のバス停を利用しているが、今回の素案ではルートが変更され、このバス停の廃止が提案されている。下記理由により、「小野原東六丁目」バス停の存続を強く要望する。</p> <p>1 地域の地理的特性</p> <p>この地域（小野原東六丁目および一部五丁目）は吹田市・茨木市との境界に接し、市の東南端に位置するが、両市との境は緑地帯で行き止まりとなっている。一種の袋小路的な地域で、市中央部への唯一の交通手段としてオレンジゆずるバスはすっかり定着し信頼されている。</p> <p>2 1日当たりの利用者数</p> <p>このバス停の1日当たりの利用者数は、平日平均3.7人、土曜日平均3.2人と少ない数字となっている。実は、実証運行開始当時は東回り、西回りの双方向で運行されたが、平成23年9月の見直しで、ループ形式の一方に縮小された。これが利用者数減少に影響したことは間違いない。今回はさらに廃止が提案されている。</p> <p>3 新ルートへの疑問</p> <p>一方、今回の素案では、従来のルートをカットし、「小野原多世代地域交流センター」前に新バス停を設置する新ルートが提案されている。しかし、このセンターの対象地域は小野原（より正確には小野原東）であり、公民館的な小規模施設で、利用者がバスで来ることは当初から想定していない。（一方、小野原西に建設中の「多文化交流センター」は国際交流会が入居する全市的施設である）。</p> <p>また、新ルートは府道小野原豊中線に近接して平行に走っており、センター前の新バス停は小野原東六丁目の住宅街の端にあたる。多くの住民にとってはより不便な場所となり、利用者の一層の減少が危惧される。地図を見れば明らかな通り、現在のバス停の方が小野原東六丁目（五丁目を一部含む）の住宅街の中心に位置する。</p> <p>4 地域の人口構成の特色</p> <p>この地域は雑木林であったが、80年代後半に当時の住宅都市整備公団が土地区画整理事業で造成し、一斉に住宅建設が始まった。このため、住民の年齢に偏りがあり、子供たちが成長した今、60才、70才代が多い人口構成となっている。まだマイカーの利用が中心だが、今後急速にオレンジゆずるバスの需要が伸びると予測される。</p> <p>5 結論</p> <p>以上より、この地域にはぜひとも必要であり、今後利用が増えると予想される、「小野原東六丁目」バス停の存続を切望する次第である。</p>