

## 『新たなバス交通の運行計画（素案）に対し、いただいた意見』

番号	意見
1	松寿荘は高齢者ですのでバス停を今迄通り松寿荘につけて下さい。
2	平素はいろいろとお世話になっています。お陰様で日々楽しく過ごさせて頂いております。有難く御礼申し上げます。さて、福祉バスの有料化について意見をとの事でしたが、恐縮ながら有料化に反対いたします。松寿荘に集まる方の中には年金生活をしている方がおられると聞きます。中には貧しい方もいるのではと推察致します。松寿荘で風呂に入り、電気マッサージ他いろいろなイベントを楽しんでおられる方々の足を止めることになるのではと懸念致します。
3	小型バスにての運行が出来るとかよろこんであります。市議員様のご意見もありますが単純に高齢者の集いの場をお考え下さいますように。
4	大阪市内の様に無料で利用出来ないのであれば池田市の様に新たなバスとグランドバスが利用できる定期券を利用したい。年金生活者で定期代を支出出来ない人々が増えれば、家にとじこもり病気がちになってしまえば医療費が増えるのではと思います。松寿荘を利用する人が少なくなればどうなるのでしょうか。私事ですが夫が亡くなり、心身共に落ち込んで居た時“Mバス”を利用させていただき、松寿荘で多くの人達とお話が出来たおかげで、少しずつ元気を取り戻して居ます。「グランドパス70」というのも作っていただき割引運賃定期券も検討して下さい。
5	年金生活のためバス代が値上がりするのは困ります。
6	年金生活のため料金がかかると大変困ります。
7	従来の東部北コースが非常に便利で助かっていましたが今回改正案で山麓線（1～16）間が止めになる事は、東部北地区（間谷住宅）から箕面地方（1～52）へ行く直通が無くなる事は高齢者には公的機関、病院等行に非常に不便となり、再考を考え下さい。
8	墓地公園前でとめて下さい。
9	無記入
10	松寿荘を利用させていただいて元気になりました。私同様に杖をついている人が多いのと車椅子で毎日母親を風呂に入れていた60歳過ぎの娘さん等々、車椅子利用者も多くおられます為に、松寿荘来入が不可能とのことですが、なんとか一考して下さい。市バスが無いために一般利用が出来ることは大変よいことだと考えられます。バス停を多く回数も増やしてほしいです。老人は年金生活のため利用料金も年齢区分とかで考慮して下さいとありがたいです。
11	無記入
12	他町村にない誇れる施設の松寿荘を利用させていただいています。運行料金は最低の50円（片道）にしていただきたいです。すべて公共料金を一括納税しても分割と何等優遇もないし、箕面に住んでよかったと思う施設の一つである松寿荘への往復のバス料金の高額支払いは年金生活者にとっては辛いと思います。健康を感謝し、コミュニケーションの場でもある、処へみんなが集いやすい料金をお考え下さいとお願い致します。
13	Mバスを松寿荘に止めてほしい。バス代、出来るだけ安くしてほしい。（年金生活の為）コミュニケーションを取るにより老人は健康になっていると思います。

	(松寿荘の場合) お金がかかることにより、外出しなくなり病院に行くことが多くなるのではないのでしょうか！ 老人に楽しみを与えて下さい。お願いします。
14	Mバスを松寿荘前にとめてほしい。バス代金は安くしてほしい。年金生活のため。
15	年金生活のため料金がかかると困る。
16	Mバスを松寿荘の前に停めてほしい。バス代を出来るだけ安くしてほしい。年金生活のため。コミュニケーションの場所、松寿荘に行っています。年寄りの行く場所がなくなるのでバス代片道50円位にして下さい。
17	市役所や郵便局に行く時とても助かっています。そんな時、帰りに少し買い物したいのですが、買い物はだめという事なので、帰りは歩いて帰らなければならないので、買い物にも利用させて頂ければとても助かるのです。
18	無記入
19	年ですので一年位は歩きますけど、出来る限りバスが松寿荘につきます様とお願いします。
20	松寿荘に来ている人の事を少し考えて下さい。(料金、乗り入れ)
21	公共機関利用者(診察券、松寿荘等証明書)を有する者は一日フリー券として往復乗れる制度にしてはどうか？
22	箕面市地域公共交通活性協議会に松寿荘代表として参加している者ですが、この運行計画は始めから松寿荘へのバス立ち寄り廃止を前提としたものであり、納得がいかない。松寿荘は昭和40年4月1日から福祉バスが運行することを条件に開所したものであり、以来年間登録者900人、一日平均300人の利用者があり、高齢者が多く又、や足の不自由な人も多く、バスが松寿荘に横づけすることによりかろうじて利用できる常態である。この廃止により松寿荘の利用者は大幅に減少するものと思われる。
23	松寿荘を利用しているので、絶対にバスを利用出来る様にして下さい。(乗り入れ)
24	松寿荘に来ていただかないと暑い時、寒い時、雨などの時は大変です。皆、老いているので倒れたりした時、大変だと思いますので松寿荘前には全体に来て下さい。
25	人工股関節の手術をした者ですので現在の椅子に腰かけて待てる所は大層助かってます。雨の日など傘をさしての移動を考えると現在の場所のままで利用出来る事を希望します。
26	福祉のバスを継続的にして下さい。松寿荘は高齢者の人が多数ですのでお願いします。
27	現在、如意谷住宅管理事務所内にて勤務させていただいており、Mバス利用のお話を時々耳にします。当住宅も高齢化が進み車の運転を控える方が増えてきております。Mバスに代わる新たなバスを今秋実行運行の開始をもみじだよりで拝見いたしました。新たなバスの運行計画ルートですと当住宅住民が最も利用したいと思われる場所までの移動に無理があるように思います。例えば中部ルートに左廻りがなく阪急箕面駅利用の場合山麓線路線バス利用となります。高齢化に向かい積極的に広範囲に行動が取れるようルート見直し等お願いします。
28	高齢になると100メートル歩くのも大変です。バスが玄関前に止まって頂けるので来所でき、友人と話し出来るのでリハビリになります。寝たきりの予防、そして医療費の抑制にもなると思います。(松寿荘)

29	<p>ルート 計画されているルートは予定のバス停留所まで歩いて10分～15分ぐらいで行けそうですし、箕面市の主な施設を経由するようになっているので良いと思います。気になる事は、新設されたルートの道幅とバスの大きさの関係です。箕面には旧道を使っている所がいたる所にあります。対面通行の道路で普通車とバスが交代できるか、一方通行の道路ではバスと歩行者や自転車乗りの方が一緒に通れるか心配です。 便数 1日に10～11便のようですが、運行時間が8時～19時でしたら1時間に1便ぐらいになります。せめて朝8時～10時の間は30分に1便ぐらいにして朝の出かけの便宜をはかって頂きたいと思います。 重複路線の時間割 例えば、かやの中央から箕面駅に行く路線で2～4路線が重複する所がありますが、一つの停留所に2～4台が一緒に来る事がないよう、配慮をお願いします。 割引運賃 高齢者で70歳以上の方は100円引きになっていますが、年齢判断がなかなか難しいと思います。そこで「もみじだより」12月号で紹介された「箕面まごころ応援カード」を提示した人を割り引き対象にすれば、もめ事もなく、スムーズに乗降できると思います。(年齢は70歳以上が65歳以上になりますか?) 以上</p>
30	<p>1、年齢及び障害者に対する色別表示方法による区別制(札etc)運賃差別の導入 例 一般は¥200、65歳以上は¥100、75歳以上は¥50とか差別制にしないと利用者は減少すると思います。 運営時間制についてはピーク時間帯と閑散時間帯を考慮したダイヤ編成にしてほしい。 停留所の件については安全運転上やむを得ないと思いますが、高齢者・障害者を考慮して定めてほしい。2、[例]大阪の市営100円バス「赤バス」について 赤バスは市民生活を守る大切の足という参考意見(1月9日朝日新聞)。3、「市長のチカラ!」より 市長のメッセージと合わせて12の約束(マニフェスト)の高齢者の表彰制度スタートは結構なことでMバスについても配慮を!</p>
31	<p>高齢者が多い為、習事に不便を感じる。(松寿荘)</p>
32	<p>如意谷から松寿荘に来ています。足が悪いので遠くになれば行くのに大変困ります。よろしくをお願いします。松寿荘まで行ってほしいです。</p>
33	<p>松寿荘に近いバス停を作ってほしい。</p>
34	<p>松寿荘に来る人達は足元の悪い人が多いので、ぜひバスが松寿荘の前に止まる様にお願いします。</p>
35	<p>私は一昨年主人を亡くし、松寿荘が何よりの気晴らしの場所、又、手続で市役所、駅前サンプラザの往復に乗り物を利用。12月に近くのコミセンで市の説明を聞き納得できません。箕面市民の高齢者(独り者)は松寿荘が何よりの楽しみ。阪急バスとの兼ね合いとか色々と市の情勢もあると思いますが、足の悪い年寄り、又、腰の悪い高齢者、今迄の説明では生き甲斐を失われます。箕面市以外でも市民に便利な交通機関がいくつも有ります。バスの料金は解りますが、60歳以上になるべく有利な様にしてくださいをお願いします。今の80歳以上の方は国民年金も少なくこの上にお金の出費あまり可哀相です。宜しくをお願いします。</p>
36	<p>松寿荘に通っている人は金持ちばかりではありません。食事代300円まで、おにぎりだけ、ラーメン、パンだけという人もいます。早よ松寿荘へ行きと言われて来る人、風呂だけに来てる人、バス代は出来るだけ安い方がありがたいです。足の悪い人や身体の悪い人は、もう来られへんかもね。駅まで遠いし。雨が降ったり寒い時等はとても無理と心配顔です。病院から松寿荘間を小型バスで時間を決めて乗せて貰う事は出来ませんか?勝手なお願いですがよろしく。 誰もが安心して通える松寿荘である事</p>

	を念願します。
37	私は如意谷住宅に30数年住み、生活圏として阪急箕面駅周辺を利用している者です。駅周辺の賑わいは、私を含めて周囲の平均年齢上昇にともない、さびれる傾向になっています。箕面市は他の都市と較べて坂が多く、年とともに歩きにくくなってきているのも要因ではないかと考えます。今回計画しています「新たなバス交通の運行計画」は、乗れば市内の目的地に運んでもらえる利便性はありますが、街の生活中心である駅周辺の配慮が欠けていると思います。私の住んでいる住宅地から今回のバスを利用して駅周辺には、数十分かかると思いますが、現在のバスルートでは10分かかりません。新バスルートになると、駅周辺への足も遠のき、カルフル、千里中央方面への生活圏に移動するのでは、と心配します。バス運行はまず駅周辺に直行して、それから箕面市の各場所に運行できないか、また当住宅地のように、いままで駅へ来ていたルートが変更になるような地域には、阪急バスの運行ルート変更によって、今までと変わらない直接駅周辺への乗り入れを配慮していただきたい。以上
38	素案の中には運行日が毎日とありますが、365日毎日ということでしょうか。365日の運行を望みます。また、公共施設の前にもバスが止まるようにして下さい。特に障害者福祉センターささゆり園前に止まるようにして下さい。
39	運行計画を見ましたが（小生は現在東部南ルートを利用しています）、新旧のルートがさっぱり判らない。旧路線を青線、新路線を赤線で書くなど誰が見ても要領を得られる表示をしてほしい。バス停の転換は何を意味するのか。
40	今回、新たなバス交通の運行計画（素案）を拝見させて頂きました。昨今の余りにも緊迫した経済状況の中、箕面市の財政も決して豊かではないと承知しておりますが、今回の「Mバス利用の見直し」も致し方の無い事かとも思いますが、私達高齢者は「ひきこもり老人」や「寝たきり老人」の問題は個人の問題ではなく誰でもやがては年を取ります。その時に松寿荘の様な場所が有れば、大勢の仲間、沢山の同好会で自分の趣味も続けられ、又、得意分野での更なる力も発揮出来るものと思われます。外へ出る事に依って精神面の豊かさ、健康維持にも大いに役立つと思ひます。私達高齢者が外へ出る意欲を失う事のない様に足の運びをスムーズにさせて頂く為には是非従来通り「Mバス（無料）」を利用させて頂きたく存じます。どうか今一度御検討下さいませ様に私達（もみじ歌の会）一同心を同じくしてお願い申し上げます。
41	高齢者へは回数券方式（例、月に20～30枚）の無料の枠を設ける。外出が少なくなると健康へ害を与える。ひきこもりが悪い影響となる。他の自治体では無料の場合が多い。当市は公営のバスがない為、高齢者への負担を求めておりますが、他市に見習って無料にすべきです。松寿荘への立ち寄りが廃止される由ですが、これは継続して停止して下さい。寒い日や夏の暑い日に大変です。車の遅れもあり「年寄りを大切にす」精神に返対します。利用者の立場で考慮願ひます。
42	松寿荘は楽しみに通っていらっしゃる高齢者が多く、とても良い施設だとかねがね思っております。今度のバスはこれ迄とても不便だった所へも廻ってもらえるのは大変ありがたいことと期待しております。松寿荘に乗り入れ出来なくなりますと利用者が減るのではと懸念されます。大通り止まりと荘迄行くのとに分けてはどうでしょうか。
43	Mバスが松寿荘に乗り入れ出来ないということですが、このバスは元は松寿荘へ来る箕面市在住の高齢者専用のものであった筈です。今ここに至って乗り入れないことになったら今利用している高齢者（元気な方々）に冬や夏の気候の悪い時期、表通りで

	待つことは健康上問題が起きます。高齢者が健康で明るく暮らすにはこの施設は大切なものです。一人でも多くの高齢者が不便なく使用するためにひと工夫する必要を考えて下さい。例えば利用者の多い時間帯だけでも乗り入れてとか考えて下さい。路上駐車のとりしまりなど一切されていません。
44	謡曲教室の方々も高齢者が多数通ってこれ、これが唯一の楽しみとして福祉バスがあればこそ喜んで来られます。従来通りに是非運行されますようお願い申し上げます。今の玄関のバス停が不都合であれば、裏門の駐車場の左手の家を駐車場に広げてバスの乗車口に出来ないものでしょうか？何とか考えて頂きたいと思っています。
45	東部北についてはライフプラザから箕面駅経由ではなく、直接東部北に行くコースを希望。東部からライフプラザに行くのは大変不便なのでぜひ検討をお願いします。箕面市役所、警察は他のコースもあるのでライフプラザで乗り換えるようにして下さい。車に乗る事は困難になる年齢が近づいているので東部方面の住民が利用しやすいコースをぜひぜひ考えて下さい。
46	松寿荘で楽しませて頂いております。ありがとうございます。Mバスの停留所の件ですが、何とか変更なしで現状のままでお願い出来ないものでしょうか。やむ得ず場所（停留所）が変更になる場合は雨、日照（夏季）、風（冬季）を少しでも凌ぎやすく配慮して頂けないでしょうか。ベンチも置いて頂ければ、非常にありがたいと思います。料金面でも、もう少し配慮を頂けば何より幸甚に存じます。これは年寄りの甘えと厚かましさだと思えますが、どうかお許し下さい。上記、何卒よろしくお願い申し上げます。
47	現行の運営（阪急バスに委託）を見直し、利益を求めない市バス（原価＝人件費、燃料費、保険、マイクロバス償却費等を運賃と税でまかなう）方式では無理でしょうか。60歳代の元気な運転手さんも多数おられるので、有償ボランティアも可能ではないでしょうか。車内広告等も積極的に募集する（地域限定なので効果大）。障害者手帳や年金手帳の提示で、障害者、高齢者は無料にしてあげて欲しい（引きこもりがちな方を外出させてあげたいから）。
48	何事も・・・はあり、3ヶ月ぐらいの期間を試行され実施されたい。利用状況に基づき、バスコース・停留所・料金等の検討をお願いします。
49	バス有料化になると松寿荘へ来る人達の数が増え、老人福祉センターとしての本来の目的が損なわれることになる。そこで松寿荘へ来た人達だけでも、センター利用証より来た回数が増えるので毎月一括して返金をすれば、来る人の数はあまり変わらないのではないかと。
50	松寿荘の前近くまでバスを乗り入れて下さい。よろしくお願い致します。
51	松寿荘の前近バスを乗り入れて下さい。年寄りの事も少し考えて事を運んで下さい。よろしくお願い致します。パブリックコメントなんて難しい言葉は老人には訳が分かりません。もっと分かりやすい言葉で表して下さい。
52	月3回位、市役所とか駅前（池田銀行）、シルバー人材センターなど利用させてもらっていますが、料金（バス）いる様になるそうですが、60歳から一律にしてほしいと思います。
53	松寿荘乗り入れだけは継続してあげて下さい。停留所から僅か数十メートルでも高齢者や身体の不自由なお年寄りには大変な道のりです。又、停留所の待合いは酷暑・寒中は老身にこたえることでしょう。福祉の名に背かないご配慮を望みます。

54	足の不自由な人が多いので現状のままで御願います。(松寿荘、乗り入れ)
55	Mバス有料とする区分に70歳となっているが、定年は通常60歳で、又、年金生活となる受給年齢は女性の場合、通常65歳となるので70歳ではなく65歳とするのが通常で理にかなっていると思う。その位の費用増分は他に削減すべき事項で工夫・努力すべきと考える。松寿荘来場者はやはり弱者(傾向)なのに、その方向としての視点がずれているのではないか(ではなくそう判断せざるを得ない)。松寿荘の館長は松寿荘来場者の総意の如き意見を提出していると聞いているが、少し視点が外れていると思うがどう?
56	松寿荘のMバス廃止は反対について。グループ活動することで外出の機会が増え、話し相手や友達が出来ることで生き甲斐が生じる。松寿荘のバス乗り入れ廃止になると、足の悪い人や障害のある人は天気の悪い時、雨の日は出にくくなる。回数は少なくなってもせめて朝9~10時、帰り4~5時は松寿荘へ回って立ち寄るようにお願いいたします。
57	夫婦共に足が悪い為、松寿荘まで往復して欲しい(従来通りで努力して欲しい!)
58	従来通りに無料にして下さい。
59	今まで通りにしてほしい。
60	今まで通りにしてほしい。料金が高すぎるのでどこも出られません。年金暮らしのため足腰が悪いので。
61	全体案に対して 1.案と言いながら運行時期、運行スケジュールも決まった状態で意見を聞かれても、意見募集した事実だけが残るのか?見切り発車だと思えてなりません。せめて今までのやりとりをまとめた資料の提示、ホームページ他にQ&Aを設定して欲しい。2.さまざまな要望を取り込んだために、路線距離が伸び、特徴のあるものに仕上がっていないように感じます。既存路線バス網の不足を互いに補うのが目的ではなかったのでしょうか。乗り継ぎ他、もっと工夫する事は出来ませんか。3.松寿荘への送迎バスがどんどん変形し、今回は松寿荘への乗り入れも無くなる。あそこは元気な人が行く施設ですか。4.今回有料で運行する予定のようですが、事業は市の直営なのか、阪急バスに委託なのか、それともまた公募するのですか。5.スタートさせる為の資金は何処から。6.赤字の場合、どのタイミングで見直しor黒字に向けての取り組みを強化していくのか。7.森町の中は便利になりますが、止々呂美地区切り捨てで良いのか。8.豊能町のバスと連携する事は出来ないのか。9.現行のMバスでも大型車両の通行が規制されている狭い住宅街に乗り入れていますが、狭い道でのすれ違い時、もう少しうまく、気持ちよく出来ないものかと思っています。今回予定されている新規路線にも、より狭い所への乗り入れ計画があります。時間的にほとんど同じなのになぜ。10.阪急バスは時刻表通りの運行を行う為か、ゆったり乗っていられたことが少ない。基本的に座らないからかも知れませんが、絶えずつり革を持つ手に力を入れ足を踏ん張り、降りたときにほっとする。そんなバスにはしてほしくないです。料金 なぜ200円?、豊能町は100円バスを走らせているではないですか。コース コースが長い、所要時間が長い(行楽シーズンはどうする)と、延着も多くなる、遅れが出た場合は停留所間の所要時間短縮で定時に回復?、危険大、乗り心地悪い、停滞を避けコースをより住宅街へ、悪循環、根本解決になってます?
62	箕面市長倉田哲朗殿 「新たなバス交通の運行計画(素案)」について意見を申し述べます。小生は粟生外院4丁目外院の里住宅に住む73歳の年金生活者であります。

通常、大阪方面等へ出かける時は、住宅地内発着の阪急バス（北千里経由千里中央行）を利用し、阪急、北大阪急行を利用します。週一回池田へ行く時は、国道171号線を走っている阪急バスで石橋へ出ます。日常の買い物は徒歩圏内にある4つのスーパーで充分であります。小生より高齢或いは足の弱い人は前記阪急バスで北千里、千里中央へ行った方が歩くのが少なくて済むのでそうされている様であります。小生は自分達の生活圏を守る為に出来るだけ近所で買う様に心掛けています。従ってカヤノ中央のヴィソラには態々行くことはありません。新緑と紅葉の頃、箕面の滝へ散歩がてら行く途中、休憩を兼ねて立ち寄るくらいで特に目的をもって行く必要性はありません。福祉バスは年に数回市民病院に行くのに利用しています。片道15分程で行けるので便利でありますし、数年前小生が入院していた時は家族が非常に重宝していました。福祉バスに乗った際にいつも思うのは市立病院への通院と年寄りの方々が松寿荘へ行くのを楽しみによく利用されているということです。外院の里からも毎回必ず数人の方が乗られます。外院の里からの現在の利用状況から云うと、今回の案は非常に不便になる、これでは困るということでもあります。市立病院や松寿荘へ行く場合、山麓線を迂回し、更にカヤノ中央に立ち寄る為に迂回し、船場を廻って所要時間は倍にもなるでしょう。それは何とか辛抱するとしても、帰りはぐるっと粟生間谷方面をも大廻りしないと外院の里には帰れません。多分1時間以上かかるのではないのでしょうか。それが厭なら途中で降りて歩けということでしょうか。帰路南ルートを利用しても豊川住宅から歩かねばなりません。小生は今のところ健脚ですからまだしも、自宅から住宅地内のバス停へ来られるのが精一杯の方が居られる現在から云って、有料化されたうえ、こんなに不便になっては、サービスの向上という謳い文句に反するうえ、高齢化によりともすれば閉じこもりがちになる年寄りの方に、手軽な移動手段を充実することで少しでも生き生きと暮らしてもらおう一助にする主旨にも反するでしょう。外院の里住宅の利用者については、東部南コースの右回りルートを現在の福祉バス同様に、勝尾寺口から北上し豊川住宅へ抜ける様に工夫するしか仕方無いでしょう。それとも東部北コースを双方向にするかですが、南コースを工夫する方がコスト的には良いでしょう。今回の様に全く新規ではなく、現在あるものを含めて変革し、より充実させる場合、これまでの空白地域を如何にカバーするかと共に、現在より大幅に不便になる様なことは避けねばなりません。何故この様なことになるのか。先ず第一に箕面市の街づくりの将来ビジョンがどうなっているのか不明確なことです。市域内で何をどの程度賄って、どこからは大阪市をはじめとする周辺市（地域）とのネットワークで考えるのかと云うことでもあります。商業施設に関して云えば、徒歩圏を主とした生活圏、東部では粟生団地周辺と小野原周辺をそれぞれ核として既存の施設（スーパーや商店、医療、福祉施設、金融機関等）を更に充実させ、日常生活の便益を高めるべきでしょう。それら市内に形成された生活圏が日常生活の便益が享受出来ると共に相互に有機的に連携して、更に拠点公共施設（市立病院、市役所等）を含めたネットワークを形成することで箕面市が住みやすい街になるのではないのでしょうか。東部で見ても東山住宅や小野原区画整理地区等アクセスの不便なところを散見しますが、これを今回の計画の中で解決しようとするのは無理であります。間谷地区に関して云えば粟生団地のバスターミナルを起点としたループバスでカバーすべきでしょう。小野原は国際学園のバスを延伸すること等を考えるべきでしょう。本来開発事業者が交通事業者との間で解決しておくべきだったものを今回の様な計画の中で解決しようとするからゴチャゴチャになってしまうのであります。次にカヤノ中央を何か箕

	<p>面市の中心の様に錯覚するのはやめた方が良くはないでしょうか。当初は北急も延伸してと考えていたとしても、いつまでもそのことに拘ってはいは的確な判断は出来なくなってしまいます。小生は北急の延伸の可能性は限り無く小さいと考えていますが、仮にそれが実現したとしても、我々東部地区に住む者にとってはアクセスの主たるものは現在ある北千里と千里中央を結ぶバス路線であることに変わりはありません。商業施設としても近所のスーパー、商店で間に合わない場合は、ヴィソラではなく千里中央更には梅田等ということになります。北千里からの運行はやめた様ですが、千里中央からヴィソラへのシャトルバスの利用は盛況なのでしょう。行政はどうしても一度やり出すと止まらない、根本的な方向転換が出来ない習性があります。人口減少社会が始まるのが充分予測されたのに莫大な費用を掛けて、モノレールを彩都まで延伸したり、森町もズルズルと来てしまいました。阪急が彩都で大赤字を出した様に、今回の積水ハウスの大赤字の一因に森町の土地がなっているのではと危惧しています。カヤノ中央に関して言えば、中部地区の生活圏の核（+ ぐらい）の位置づけが妥当なところではないでしょうか。外院の里でも高齢者世帯がより便利な生活を求めて、千里中央周辺や大阪、神戸方面に移住される話を時に聞きますが、小生は寡聞にしてカヤノ中央へ移られた話を聞いたことがありません。当初の計画に拘らず、時間の経過の中で状況変化に適応し、思い切った方向転換を図ることが特に彩都や森町、カヤノ中央等、長期に亘る大規模開発には必要であり、それを成し得なければ成功は覚つかないでしょう。その為には将来を見据えた街づくりビジョンでの様な生活圏、コミュニティ群をつくるのが、不可欠であります。今回のバス計画においても、コミュニティバス機能と市立病院等主たる公共施設或いは交通結節点へのアクセス機能を如何に便利で効率の良いネットワークにするかが肝要であります。これからは地方分権の方向が加速されると思いますが、これはとりも直さず、各自治体の行政力の競争であり、そのレベルが住みやすさに直結し、住民の評価に反映されるということでもあります。今回の計画だけに限って言えば、東部北コースの間谷地区のループは切り離して考えるべきで、ましてや外院の里がその非効率なループに組み込まれ現状より大幅に不便になるのは反対であります。</p>
63	<p>私どうしの近々で福祉バスを利用しておられるお年寄りの方がおられますが、非常に高齢の方々です。病院その他に使っておられるようですが、松寿荘などに行かれる時は大変お困りのようですので、従来通りか小型のバス等で直接玄関まで送迎してあげて下さい。</p>
64	<p>新バス運行計画に対する意見。利用促進策への提案について。1．現居住者の利便と高齢者や幼児対策として考えて欲しいと思います。2．バスの乗降のための停留場の新設。3．箕面2丁目～箕面3丁目の坂道、ひょうたん池付近の上下（図面）。4．停留場にはバスの停止位置の切り込みが必要かと思いますが…。5．ひょうたん池付近では上下共、P跡や池の水面の空間があって利用できる。6．乗り手が居ない時はバスは通過が常識です。7．浄水場の上方には天理教の協会や元保養所の施設があります。8．箕面市には公平委員会がありますが、市民相談で調べましたら職員対策のようでした。</p>

(1) 新しいバスが松寿荘へ乗り入れしないことについて なんと少しでも松寿荘へは従来通りバスを乗り入れして欲しいというのが全員の切なるお願いです。素案では松寿荘の近くに新たにバス停留所を設け、上屋やベンチを設けるとあります。仮令50～60メートルの距離であっても、足腰の不自由な高齢者にとっては余分に外を歩くこと、まして一部坂道を歩かすことは無理な話です。また上屋やベンチがあっても厳冬季に暖房もない状態で遅れがちなバスを待つことはまったく不可能というのが全員の認識です。松寿荘の近隣の道路が狭くバス運行上障害があることは承知しています。素案に従って全てのバスを小型化すれば、かなり緩和されるのではないのでしょうか。また近隣は駐車禁止区域の表示がありますが、殆ど取り締まられていないと思われるので、時には取り締まるよう警察へ要請すればそれなりの効果があると思われる。松寿荘の斜め向かいにある「稲南公園」は殆ど利用されていないので、この際公園は廃止し、バスの方向転換所なり乗り降り場として利用すれば、運行上の障害は殆ど解消すると思われるのでぜひご検討願いたい。どうしても松寿荘へ乗り入れ出来ないということであれば、別途松寿荘と市立病院の間を結ぶ輸送手段を講じて欲しい。そうすれば夫々の冷暖房の効いたロビー（またはライフ・プラザのロビー）でバス待ちが出来ることになる。足腰の弱い高齢者にとって乗り物の乗り換えは決して歓迎できないが、あくまでも次善の策として、松寿荘へ来る為の最低限の方策として受け止めて頂きたい。松寿荘来館者や退館者の多い時間帯には直接乗り入れて、他の時間帯は乗り入れしないといった変則運行も検討の余地があると思われる。高齢者にとっては日常病院へ行く以外に松寿荘へ行くのが唯一の外出の機会です。それもバスが松寿荘の玄関口まで乗り入れているのでなんとか来れるというのが実情です。素案ではもはや松寿荘へは行けなくなるとの声が80歳台11名全員の声です。なかには「病院へ入ってお迎えを待つだけ…」といった悲痛な諦めの声も聞かれました。そもそも福祉バスの原点は「ひきこもり老人」「寝たきり老人」を作らないため老人を松寿荘へ連れてくることにあった筈です。素案では老人特に高齢者にとっては松寿荘へ来るなといわれるに等しい改悪です。新しいバス計画ではむしろ老人は蔑ろにされ、買い物目的の元気な人々のためのバスになってしまう。老人福祉の原点を否定するようなことは止めて下さい。福祉バスは従来通り走らせ、買い物バスを別途検討してあげて下さい。(2) 有料化について 基本的にはやむを得ないとする意見がほぼ半数です。残りの人は松寿荘や市立病院へ行く老人は無料とし、買い物に利用する人からしっかり料金を徴収すべしとの意見です。バスを利用するのは松寿荘へ行く時だけなので無料にすべし、また高齢者はすべて無料にして欲しいとの意見もあります。高齢者を無料にする場合も、乗り降りの都度年齢証明を提示していたのでは乗り降りに余分の時間がかかるので、老人には予め無料の回数券を一定枚数配布しておいては如何か。(3) 停留所の設備について 現在家からイスを持ち出して使っているため、ぜひベンチを設けてほしいとの声がありました(第一駐車場前停留所の女性)。できれば全部の停留所に上屋とベンチを設置して欲しいとの意見も出ていました。(4) 新路線について ダイヤの充実は全員が希望しています。特に今宮3丁目は交通の便が悪いので東部南コースの拡充実現を望む声があります。(5) その他 素案の企画立案の段階また協議会での検討段階で松寿荘の利用状況を十分把握されていないのではないのでしょうか。「謡曲教室」が高齢者が最も多いと思われませんが、未だかつてバスの利用状況などについて実態を聴取されたり意見を求められたことは全くなく、いきなり今回の素案発表には面食らってしまいます。ただ単に利用者

	<p>の頭数だけではなく高齢者の利用状況などの実情を十分に把握され、その上松寿荘利用者の意見を幅広く聞いた上での素案提示であって欲しい。高齢者のバス利用こそ老人福祉の神髄です。去年10月各小会館で説明会をしたとありますが、いずれも夜の会合では老人は出席し難いことを理解して欲しい。またその席上のアンケートでは、バスが松寿荘へ乗り入れないことを是とする意見が市民の多数だったとありますが（市の素案に記述）、老人自身が殆ど出席出来ない会合では、「市民の多数意見」とはいえないと思います。また説明会自体も次善にPRされたことと思いますが、PRに気がついて「夜の会合」だからということでそれ以上深く関心を持たなかったかも知れません。いずれにしろ、説明会があったことを現在知っている者は我々のなかには一名もおりません。</p> <p>これらを総合しますと今回の素案はまったく老人不在、老人福祉否定の素案と言わざるを得ないと思います。特に松寿荘へのバス乗り入れ廃止について根本的に再検討して頂くようお願いいたします。 以上</p>
66	<p>実証運行と利用者安全対策 への意見・提言 箕面市立病院の新バスターミナル化による環境変化と発着ルートの見直しについて。 「市立老人福祉センター松寿荘」利用者の歩行安全対策について。 上記2件は稲東自治会エリアにおける大きな課題であり、協議会におかれても十分に勘案、検討いただきますようお願いいたします。</p> <p>市立病院“新バス”ターミナルについて 素案では5ルートすべて中央線「市民病院前」交差点からバスが正門を経由し出入りする事になっています。（問題点）（イ）正門前交差点から正門まで約70mは片側一車線（約3m）で、日常、救急車、警察ほか市公用車、医療関係者、患者利用、TAXIなど頻繁に行き来する輻輳道路となっている。とくに正門から交差点にいたる間が短く、三叉路のため、信号による停滞、渋滞が頻繁に起きている。また正門前道路における不法駐車が停滞に輪をかけている。さらにこの上“新バス”が往来するとなると一層の停滞、騒音、排ガス、事故等の発生が憂慮される（MAP 参照）。（ロ）“新バス”の営業時間が午前8時～19時（現在、正門開閉鎖は午前6時～18時）となっている。閉鎖時間の時間延長は自治会との協議事項（騒音対策）ではないか。（提案）（イ）病院ターミナルへの往来は北門出入り口に変更できないか（MAP 参照）。（ロ）実証運行で精査され、なお正門道路ルートに、とされる場合、出入りどちらか片側一方通行を考慮していただきたい。（ハ）正門閉鎖時間については当局と話し合いたい。 「松寿荘」利用者の停留所への歩行安全対策について 素案では「松寿荘」利用者に近い停留所は、中央線沿い船場西交差点付近とされている（一部、稲6「紅葉の郷」付近）。（問題点）（イ）もともと“Mバス”は高齢者の福祉・親睦交流に対する公共サービス交通を原点としている。その後、ルートの充実、予算の増額など便宜が図られてきた。しかし今秋から始まる「実証運行素案」によれば「松寿荘」ルートは廃止され、中央線沿いに停留所が設置されることになっている。このため「松寿荘」利用者は約80m～100m、住宅内を歩行して停留所まで行かねばならなくなった。特に船場西交差点に至る歩行区間は坂道、曲がり角、狭小な道路であるうえ、乗用車の逃げ道にもなっている。特に雨天の日など補助椅子、杖に頼った高齢者利用にとって歩行安全が危惧される（MAP 参照）。（提案）（イ）中部ルートへの誘導、利用を図る。（ロ）中央線停留所の利用者への安全誘導策、説明を徹底する。（ハ）狭小道路への通行を避けてもらう（出会いがしら事故防止のため）。 以上、稲東自治会エリアにおける「実証運行」に関わる問題点を挙げ、当面の対策対応を提案。今後も引き続き、よ</p>

	り安全で、有効な実証運用について検討を重ねて行きたい。
67	<p>協議会は運行主体なのですか。協議会の傍聴では、運行主体である協議会での議論が、事務局の示したものの認証の形にしかみえませんでした。分科会にルート案等の作成をまかせていたのかもしれませんが、走行ルートを実際の大きさのバスで試乗して確認したり、現在のバスに乗車したりしている様子がみえませんでした。箕面市のMバスルートの現状や利用状況、阪急バスのルートをご確認いただいた上で、バスを運行して採算がとれるのか、乗降客を期待できるのか、このまま走らせるだけでいいのか、などの協議をお願いしたいと思います。目的を交通整備でなく、まちづくりの手段に。まちづくりをハードを作ってから行うように感じました。交通体系をととのえた上でソフトを整備していくよりもソフトである商業者・生涯学習センターの運営者・市民活動・サークル参加者などと、まちづくりを考えながら交通をどうしたらよいか考えてください。分科会では、市民の利用を主に考えていましたが、受け皿がなければ市民利用は増えないと思います。買い物だけの目的でまちをつくるのではなく、まちで暮らす楽しさや安心さをもとめた交通体系を整えてください。そのため交通整備される前に、補助金がおりてくる前に、まちづくりに参加できる団体や商業者と、今のそれぞれの活動について話し、まちづくりに参加する人の輪を広げるための手法を考えることをお願いします。ハードは一度作ってしまうと壊したり、修正したりするには壁があります。運行しながらの見直しを考えられているようですが、まちづくりはすぐにできるものには思えません。今からでもまちづくりに関わってくれそうな市民や団体にとびこんで、ソフトづくりを手伝ってもらう準備をお願いしたいです。市民と接している課、商業者と接している課も一緒に加わり、特定の商業者や市民だけにならないようにして、庁舎内からつながる大きな輪を作っていくいただきますようお願いいたします。（福祉施策変更に対する説明を）福祉施策の現状経費を逸脱して1億2千万円ありきで話しをはじめました。行政の中で、検討をしてきた結果が1億2千万です。その部分を協議会が決めたことで周知されているように感じます。交通施策の一貫をお手伝いしていたと思っていた中で、税金の使い方まで市民が関係してしまったことは負担が大きすぎます。今後市民と一緒にいくことがありましたら、市民が市民の中で非難される立場に置かれないように、広報の方法を考えてほしく思います。よろしくお願いいたします。また、現行のサービスを受けている方へ、以前の福祉施策としてMバス運行にかかった4000万円が、今後どんな福祉施策に変わっていくのか。対象者への説明を試行運行までの期間でしていただきますようお願いいたします。現在交通網に関しては、北急延伸・名神高速・バス交通が話題にあります。行政の説明をお聞きしますと、どのときも「交通整備があればまちづくりができる」と答えられています。交通整備はあくまでもまちづくりの手段だと思います。提案ですが、一度交通施策から切り離して、箕面市のまちが10年後どうなっているのが理想なのか描いてください。人の流れをどう作ったらよいか、どう作れば、高齢者は生きがいを感じるのか、市民は暮らしやすいのかを考え、その上で、北急延伸・名神高速そしてバス交通にどんな役割をもたせ作っていくのか、教えてください。交通整備が金銭的な負担だけを感じさせ、魅力を感じないのが気になっています。よろしくお願いいたします。</p>
68	<p>・停留所がなくなるのは困りますので、路線はよく考えて下さい。・松寿荘の乗り入れは残して下さい。・福祉バスのように、無料は残して下さい。</p>

69	<p>市民の市内移動のために、「新たなバス交通」を提案いただいておりますこと本当にごくろうさまです。バス路線が増え、これまでのように公共施設だけでなく、乗り降りの機会が広がったことは歓迎します。しかし、路線化することにより廃止される停留所や松寿荘などについては、利用者や住民との合意が前提です。松寿荘についていえば、乗り入れる他の方法も含め検討していただきたいと思います。また、料金について計画案には、高齢者や障害者は100円とのことですが、本来の福祉バスの目的や理念をいかして、無料を守るべきです。交通弱者の移動の確保と市民の移動を保証した、当初の福祉バスの理念がいかされず、むしろ逆行ともいえるものです。片道100円、往復200円も重なれば、負担も大きくなり、外出を控えることにつながるのではないのでしょうか。少子・高齢化の街づくりについて、もう少し長い目で考えていただくことを願うものです。あらゆる面から検証していただいて、市民の移動を確保するための優れたバス路線を構築されることを望みます。</p>
70	<p>・運行ルートについて 東部北コース走行距離24.0km走行時間91分、このコースを利用予定するものです。停留所によって時間(走行)が違いますが、目的地に行くのに約60分程度はかかると思われます。説明会に出席しましたが、利用者の個人的な意見が強く、コメントに公平性がないように思いました。すべてによかれと思ひ策定されているが、もう少し合理的なコースはありませんか。統合する方法もあるかと思ひます。再考をお願いします。</p>
71	<p>、新たなバス交通の基本と課題について 箕面市は、もみじだより新年号で「新たなバス」を掲載して市民意見を求めているが、理事者と幹部職員は、20年前の「第四次総合計画」などに固執した「新たなバス交通政策」を続けているようである。「新バリアフリー法」、「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」などの執行のために、近年、国土交通省の哲学編、計画編、マネジメント編から成る「地域公共交通づくりハンドブック」が出版されている。ところが、箕面市地域公共交通活性化協議会では、国土交通省監修「地域公共交通づくりハンドブック」からの引用がありますが、その「哲学編」の「人とまちを幸せにする地域公共交通」も新たな公共バス計画の基本理念に加えて検討すべきだと考えます。次期総合計画(案)における「安全・安心でみんながいきいきと暮らすまち」を、市と市民の協同で実現していくためにも、人とまちを幸せにするシビルミニマムの達成をめざし、全体の地域公共交通ビジョンを確立するとともに、福祉、幸せ、元気な街など、持続可能なまちづくりのために公共バス交通対策を進めることが必要であると考えます。新たなバスの財政計画について、その運行経費1億2000万円(地域公共交通活性化協議会ニュースレター第1号)について、市税、府や国の助成金、利用者負担など不透明ですが、医療に交通費も含む税金のように市立病院や、市役所、福祉施設などの利用者に対して現行の無料を守ることが必要と考えます。財政運営には、大企業よりも人間を大切にシビルミニマムを守る新たなバスのサービスを充実し、外出で元気で健康効果も維持でき医療も少なくなる相乗効果的な効果も生かし、料金200円の無料を守ることです。そのため、大規模開発関連大道路計画について、当面、縮小計画を検討するとともに、北大阪急行の萱野中央延伸(巨額の土木事業費)を休止し、4~5年間は、そのお金を市民に愛され使いたくなるバスに優先投資し、新たなバス交通の効果も含めて北大阪急行の萱野中央延伸について事前再評価を行い、再検討を行うことが重要です。、シビルミニマムを守る人間に愛される地域公共交通について 私たちにとって、地域公共交通の充実とは、箕面市が通勤・通学客、買物客、高齢者、障害者など様々な人々に対</p>

	<p>して、利用しやすい移動手段を提供することです。その結果、生活しやすいまち、人が集まりやすいまち、高齢者や障害者が外出しやすいまちが形成されることとなります。医療費に交通費を含む中でバス料金は福祉バスの現行の無料を維持し、外出しやすく健康を維持できれば、病院通いも維持でき、高齢者、障害者の医療費経費も増額を抑制されと考えられます。今後半世紀にわたり高齢化社会が進行し、自動車を運転しない高齢者はさらに増加することが予想されています。自動車を運転できない住民（高齢者や障害者）に対して、市役所、通院、買物などに必要な移動手段を提供することは、自治体として箕面市が住民の日常生活維持に向けて用意しなければならない最低限の条件（＝シビルミニマム）である。交通弱者に対して利用しやすい移動手段を提供し、日常生活を守る地域公共交通の充実、高齢者の外出を促し、生きがいづくりや健康づくりにも貢献します。超高齢化社会の到来に備えるため、箕面市は自治体としてシビルミニマムを守るため、その中心となって地域公共交通を支える必要があります。地域公共交通の充実による良好な発展のために、暮らし、福祉・介護、医療、教育、商業市行財政を相互に循環させる内発的な発展システム効果を創造する民主的な総合的な市政を推進することは、当面する重要な課題である。 . 小型バスの改善と、みんなの乗りたくなる公共バスをめざして 病院や福祉施設などに気軽に行ける障害者や高齢者にやさしい車椅子と共にバスが必要です。バスに車椅子を乗せられ、手押しカード(クルマ)持参で気軽に乗車できる福祉機能付きバスが必要である。病院や福祉施設などに気がるに乘れる「新バリアフリー法」を生かした小型バスとして、特別改良バスの導入を検討すること。「実証運行」は、新しい改良バスも宣伝・啓発し、計画乗車率を高めること。そのため、関係者のご利用呼びかけ案内を重視し、利用希望調査もおこなうこと。「実証運行」を盛り上げ、地域住民の声や意見を改善に向け早期に検討し、みんなが乗りやすい運行計画づくりをすすめ、テキパキと改善を実行に移すことが大切であること。「たて割り交通行政」から、道路、福祉・介護、交通、医療、教育などの関係各課からなる横断的な「公共バス交通検討会(仮称)」を組織して、地域住民の「声、意見など」をもっと総合的に繰り返し検討・研究をおこない、バス交通施策をつくり、はやく実行に移すこと。そのため、運行コース改善をすすめる住民参加の改善協議会(=市役所幹部を責任者)として、みんなの声、意見を話し合いみんなに知らせ、愛され使いたくなるバスへきめ細かい市と住民の協同の検討をすすめること。以上</p>
72	<p>運行ルート案について、要望します。 中部ルート・中部北ルートいずれも「右回り」のみで「左回り」がありません。 現在運行されている福祉バス（Mバス）は「左回り」があります。 何故、計画から外れたのでしょうか。 如意谷地域も当住宅（如意谷団地）をはじめ、高齢化が進んでいることはご承知の通りです。 故に、新バス運行の期待は、当住宅住民にとっては大きいのです。 ぜひ、全便とは言いません。 1時間1便として12便ぐらいの運行計画の半分を左回り、半分を計画通りの右回りとして下さい。 如意谷住宅自治会会員挙げて要望いたします。</p>
73	<p>今回の新バス運行計画は高齢化を迎えている610戸の箕面如意谷住宅住民の足として絶対必要不可欠なもので有難く感謝いたします。しかしながら、行政から示された「新バス運行計画の素案」は当住宅住民および周辺住民にとって現行の福祉バスと比較すると利便性においてむしろ後退していると考えられ、必ずしももろ手をあげてという訳にはまいりません。つきましては、当方の要望を素案を基に下記の通りまとめましたので真摯なご検討をお願いいたします。現在運行されている中部ルートの福祉</p>

	<p>バスで「山手公園前」からの利用客の大多数は、箕面駅周辺の公共個所短時間でいける利便性が良いため活用いたしています。しかしながら、今回の「山手公園前」を経由する新バスの中部ルートは東行きのみ限定され、しかも石丸・今宮・西宿・船場・稲・西小路から箕面駅と現在の福祉バスに比較し箕面駅周辺に行く時間は約4倍近くかかるコース設定のため、当住宅住民および周辺住民にとって今回のダイヤが増える案にも関わらず逆に利用客が大幅に減るという皮肉な結果となり地域住民から不評をきたすこととなります。その代案として、現在提示されている中部ルートのうち午前中のみ逆廻りの西行きとする。もしくは一番よく利用する時間帯の午前9時台に限り西廻りとする案の実現に向け検討を頂きたい。現在運行されている阪急バス箕面山麓線について運行計画12頁で、箕面駅と東部北地域間の往復便を少しでも増便する方向で阪急バスと協議を進めています、と記されている件については増便を含めぜひ実現する方向で詰めていただきたい。そして上記の東部北地域から箕面駅に帰る復路ルートに限り、白島北、聖母被昇天学院前間については従来の山麓線コースから箕面如意谷団地東線にルートを変更し「山手公園前」経由で聖母被昇天学院前に再び戻るコースの実現を検討願いたい(この地区《如意谷2丁目》の住民のみなさんは箕面駅方面に行くときは池田箕面線に下りて箕面駅行きバスに乗車されていますのでコース変更の影響は全くない)。以上宜しくお願い申し上げます。</p>
74	<p>私はMバスの中部ルートにお世話になり、箕面駅周辺での買い物、病院とか、市役所訪問に利用させていただいており、感謝しております。このたびの新運行計画(素案)によりますと、中部ルートは右回りとなり、如意谷地区住民にとっては、箕面駅周辺へ行くのに、大きく遠回りし時間がかかることとなります。私としては、1時間ごとに交互に、右回りと左回りにしていただくことを強く望みます。そのことが、この巡回ルートに住みそれぞれの市民にとって、公平な取り計らいになるのではないかと思います。</p>
75	<p>箕面の市民であるかぎり日々の生活必需の品々は出来る限り箕面市内で購入すべきだと思いますし、行政も市民がそのような行動が必然的に取れるよう態勢づくりに努力すべきだと思います。しかしながら交通体制については箕面如意谷住宅という地域にあってそのようなシフトが行政によって諮られているかというところと言わざるを得ません。今、箕面如意谷住宅に住む多くの市民の買い物は、当住宅に有る阪急バスの「山手公園前」他市の「千里中央」に出かけ買い物をいたしています。なぜかお判りですか。乗り降りが住んでいる地域(山手公園前)から出来る。高齢者には割引カードが発行されている。ダイヤが多い。等々...です。これに対し従来の福祉バスで行けば僅か10分で到達する箕面駅周辺に新バスの運行計画素案の《中部ルート》では40分と余りにも時間がかかりすぎる。また、路線バスでは山麓線にあるバス停までわざわざ下りて行かねばならない。そしてダイヤ本数も少ない等々利便性が余りにも悪くこれでは箕面市民として箕面市に貢献したくてもできません。行政は箕面市全体の東西の交通網を構築する視点からの素案であることは理解いたしますが、今一度「中部ルート」につきまして下記提案を検討頂ますようお願いいたします。中部ルートの午前のダイヤを東廻りと西廻りの交互運行。既存路線バス《阪急バス》の東部北地域から箕面駅に向かう西行きコースの路線を一部変更(如意谷団地東線に入り「山手公園前」を経由し山麓線に戻り「聖母被昇天学院前」経由で箕面駅に戻る)。</p>

76	<p>新バス 基本運賃200円は阪急バスと変わりなく、ある程度福祉性を考え片道100円、割引運賃は無料としてはいかがでしょうか。市民、高齢者、障害者に「やさしい」バスを目指してほしい。 路線バス(阪急バス) 箕面駅方面行き。萱野北小学校前 ルミナス箕面の森 ルミナス四番街 山手公園 聖母被昇天学院前 箕面駅前の新ルート。如意谷線の停留所を使うことが出来、箕面駅方面へ出る人も増え、箕面駅前の活性化にも繋がるはず。御検討の程宜しくお願い致します。</p>
77	<p>中部ルートに関連して山麓線路線バス運行経路変更を。素案であれば中部ルートに左回りがないので、如意谷3丁目、4丁目の住民が阪急箕面駅へ行く場合は、山麓線の路線バスを利用することになります。左回りを組んでいただくのがベストですが、予算上無理であればせめて、この路線のルート変更をして、ルミナス箕面の森 山手公園経由の箕面行きにすることをセットにさせていただけることを切望します。山手公園停留所は、山麓線の如意谷住宅前停留所よりはるかに利用者が多い停留所で、バスが山麓の高い所にある停留所まで上ってくれば、高齢者にとって大いに助かります。そうすれば利用者が更に増えることが予想されます。これは阪急バス側にとっても営業収支改善に貢献すると思います。是非ご検討下さい。</p>
78	<p>如意谷住宅に住んでいる75歳です。月に数回、市立病院に行っており、今まではMバスを利用していました。今回の改正により西廻りがなくなり、長時間バスに乗る事になると聞き不安に感じています。また、買い物等は千里中央に出る方が便利なので阪急バスを利用していますが、西廻りのバスを運行していただければ箕面に出る機会も増えると思います。それと山麓線(粟生団地~箕面)の阪急バスですが、山手公園経由を希望します。</p>
79	<p>復路について。山手公園 箕面駅 市役所の運行についてお願い。箕面駅付近及び市役所に行くのに不便を感じています。有料で結構ですので是非上記の運行をお願い致します。(如意谷住宅在住)</p>
80	<p>西行も増便してほしい(当団地は坂道である由)。如意谷地区、箕面駅までの便はぜひ作ってほしい。</p>
81	<p>Mバス廃止に伴い新ルートでは山手公園前から箕面まで48分かかります。スーパー、銀行等に行くのに不便すぎます。既存の箕面駅 山麓線バスを山手公園 ルミナス経由で運行して頂きますよう要望します。高齢化が進む中、坂道が厳しく是非実施して頂きますようよろしくお願い致します。</p>
82	<p>新バス 中部ルート ですが、箕面駅 西小路 船場 と逆ルートを運行して頂きたいと思います。</p>
83	<p>新路線は既存のバスより便数を増やし、ルミナスの停留所のところまで上がってきて欲しい(住民が高齢化してきており、坂が急なこともあり、新バスの停留所を如意谷団地の北部に設置してほしい)。</p>
84	<p>Mバス廃止により新しい路線バスが運行しますが、私達如意谷住宅住民にとって箕面から帰るのにはとても助かるのですが、箕面に行く際には山手公園バス停より40分位かかりますので山麓線を運行しているバスを山手公園に寄って頂けると病院にも買い物にも非常に便利になりますのでよろしくお願い致します。</p>
85	<p>「新たなバス」が運行されるのは良いと喜んでます。Mバスに乗っていて「有料でも良いので買い物など自由利用したい」と思っていました。でも箕面駅へ行くのに時間がかかりすぎです。どうして一方通行なのですか。両方通行にして下さい。箕面駅方面には駅、銀行、郵便局、図書館、スーパー、医院などたくさん有り、多くの方が利用</p>

	されと思います。よろしくお願ひします。
86	右廻りの運行だけでは不便を感じると思います。右と左と交互にして下さるといいなと思います。いままでの箕面駅からの山麓線ルートを山手公園、ルミナス経由で運行していただけるとありがたいです。
87	箕面駅～如意谷住宅～ルミナス～栗生団地～ルミナス～箕面駅の往復コースの運行を希望します。又、1時間に1本ずつのバス運行をして頂きたく宜しくお願ひします。市民であれば、誰でも利用しやすく、バスの停留所にバスの時間表を設置してもらいたいです。
88	如意谷住宅に住んでおります。坂を登ることが年々大変になっていく年齢になっていきます。できることなら、住宅前のバス停とともに山手公園前のバス停も上がってきてほしいです。その方が利用しやすくなるので、利用者も増えると思いますが、山手公園の周囲に大きな在宅がありますので、ご一考いただけないでしょうか。箕面山麓線の便です。
89	新バス交通について。循環バス運行は有難いですが、箕面駅までのルートが石丸～今宮まで廻ると、40分以上時間がかかり高齢者には困ります。山手公園から福祉バスが廻っていたコースが良いのではないかと思います。
90	阪急バス箕面山麓線の循環便を如意谷、山手公園前より箕面駅前へ直接運行して頂きたく御願ひ申し上げます。
91	退職し、駅、スーパー、銀行等に行くのに便利と喜んでおりました。高齢化が進む中、今迄通りのコースをお願ひします。(如意谷)
92	箕面駅から山手公園経由の運行をお願ひしたい。
93	中部ルート・山手公園から箕面駅前迄、新ルートは(急用時・普通)時間がかかりすぎます。短時間ですむ為に旧線聖母被昇天学院前通りのバスをMバス・阪急バスを上山手公園通りを延長して頂けたら幸いです。箕面駅前行き(西行?)公共施設が多い為、利用者が多い。バス交通が少なくなれば駅がさびれ箕面の発展にならないと思います。又体調が少し悪くても短時間で用事が出来、帰宅出来ます。高齢者が多くなれば市立病院行き、帰り、便もよくなれば幸いです(時間短縮)。今迄通り福祉(巡回)バスのも残して頂きたい。
94	私は分科会の市民メンバーでした。そこで分かったことは、この案は私が思っている箕面のバスとは違ったものだということです。書かれているバスの必要性を全て追い求めた場合、中途半端になることは目に見えています。箕面は地形的に徒歩で日常生活全てが間に合う所は少ないと思います。時間に追われる世代にとって無理に「車からバスに」と言われても困ると思います(車を減らすことは彩都《茨木市》から間谷への車の多さを見ても無理です)。まず、バスによる市内移動を円滑にするのは、民間バス会社の役目です。通勤客が激減している今、阪急バスが昔と同じダイヤで走っているのは変です。市が走らせるバスは民間ではどうしても無理な所を補うだけでよいと思います。高齢化の世の中、昼間、家にいる人々によるコミュニティをいかに作るかということが重要です。私はその手段として必要なのが、箕面ではバス交通と思います。介護保険を使わない元気な高齢者を増やすには、外出を増やし、人と会話する機会を多くすることでしょう。箕面のバス交通の改革の目的をこの一つにしぼるのはいかがでしょう。今の東部北コースの範囲には六十五歳以上の人が三千人はいます。

	<p>その人達が買い物、銀行、A T M、郵便局、病院に出かけやすくしてこそ、この街に住んで良かったとなります。今ある施設ではコミセン、障害学習センターでの、ヨガ、ダンス...etcがコミュニティの場になりますが、高齢になるとだんだん遠く感じられます。そこでバス交通が大切です。今の案に対する意見ですが、まず、高齢者を安くして、若い人から取るという考え方には反対です。若者の人数が少なくなりますし、採算的に無理と思います。高齢者でも払える人は払って困難な人には福祉の予算、或いはバス運行で利益を出して、週二回位の外出は保証したいです。バス代はシンプルに200円と一日乗り放題500円にします。デフレの世の中、今のバス代は高いと感じます。バブル時代には安く感じたかもしれませんが、今は、昼食代と比較して高いです。ですからスタートは200円、500円で努力して下げるべきでしょう。子供は時間的に乗れないですし、マナー教育上からも乗ってほしいので、タダがよいと思います。500円(或いはそれ以下)の乗り放題券は重要です。JRの「青春キップ」のように夢があり、「さあ、今日は箕面の中でどう過ごそうか」と楽しくなります。もし、元がとれなくても自分達のバスを支えていくという考え方ができます。売る方法が困難という話でしたが、アイデアはあると思います。初めにも書きましたが、車・バイク移動ばかりの人にバス利用を求めるのは無理です。今、書かれている利用促進策には特に反対です。一番重要なのはダイヤです。今、阪急バスの山麓線で朝八時から夕方六時までの間、間谷方面箕面駅方面、それぞれ八本です。これでメイプルホール、グリーンホールに行く時などに乗ってほしいというのは無理です。行きはよくても帰りが心配で乗らない人は多いのです。どんなサービスよりダイヤの充実を求めます。日曜に走らせる案も疑問です。私の周囲では毎日が日曜日なので、しいて日曜に出かける必要もないし、土日には若い人に送ってもらえる人もいます。それよりもウィークデーのダイヤを充実してほしいです。(他市で利用者のいないバスをみました)結局私は誰が運営して、誰のためのバスかはっきりしていない今の案には賛成できません。今の日本にとって国のお金といえども、国民の税金であることを考えればなるべく使いたくありません。また、グランドバスを使用可能ということ等、阪急バスに頼るのも賛成できません。せっかくの実験の意味がなくなると思います。私達は新たなバス事業をやろうとしているのではないと思います。三年後、どこにも頼らずやっていけるバス運行をするためやりたいのです。ルートについては、今の案で実証運行すれば、市民が求めているバスが分かると思います。私達東部の市民が箕面駅周辺のイベントに参加できたり、西部の人には、阪大生とともに昼食を食べ、周辺を散策し、「彩葉みまさか」で買い物をし、バスからの景色を楽しむことをおすすめします。三年後には団塊世代が六十五歳以上になりはじめます。是非、新しいコミュニティ作りに役立つバス運行を願ってやみません。</p>
95	<p>1. 路線バス箕面山麓線について 箕面駅と東部北域間の往復便の増便と明記しておりますが、その際にはもう一度ルートの見直し・運賃の見直し(210円均一化)を見なおして欲しい。 2. 運賃(案)について 全ルートとも1乗車200円均一は良いと思います。阪急バス回数券を共通利用出来るのは賛成ですが、乗り継ぎ割引等に利用出来ないのは明確な理由が書かれてないので疑問です。またICカード(PiTaPa.ICOCA)・スルッとK A S N S A Iカードの利用も出来るよう前向きに検討して欲しい。箕面森街線以外の路線バスとの相互の乗り継ぎ割引等も今後の課題にして検討して下さい。 3. 評価・見直し基準(案)について 実証運行中の調査の時期はあらかじめ明確に決めるべきだと思います。たとえばスタートから1ヶ月・3ヶ月・</p>

	<p>6ヶ月・12ヶ月というように決める。また調査の種類・目的も明確に決めて、調査結果をもとにすぐに改善出来る等は即行動するようすべしです。 4.利用促進策(案)について ・導入を検討される車両についてですが、新たなバスイメージ図から日野ポンチョ、ロングの座席配置(前向きタイプ)のようですが、ルートによっては座席数のある横向きタイプも検討してはどうでしょうか?また装備に関しては、トランスミッションはドライバーの負担軽減や利用者に優しい5AT(オートマチックトランスミッション)は必須要望。さらに「均一料金・・・円」と大きく分かりやすく表示出来るLED運賃表や狭隘路を走る事からバックアイカメラの装備。利用者の万に備えてAED(自動体外式除細動器)の設置も検討してはどうでしょうか。 ・デザインについては小さな子供でも描けて町並に溶け込むようである利用者ですぐに分かるようにして欲しい。また車内の座席にもデザイン(市のマスコットキャラクター等)して欲しい。 ・各停留所標柱もみんなにすぐ分かるようなデザインでルート図・時刻表(携帯電話で見られるQRコード付き)もなるべく大きく分かりやすくして欲しい ・隣接する周辺自治体住民にもこの社会実験をアピールして欲しい。 5.新たなバス交通の維持・発展に向けてについて ・利用者である住民が「バス交通を支える主体」として意識して役割を担ってもらうことが重要と明記されています。これはまず行政や交通事業者がもっと利用者の立場になって情報発信やサービス・提案していく事がまず重要です。現状では意見・提言・要望や情報を行政・交通事業者に伝えるにくい状態といえます。これではますます利用者減少の歯止めがきかなくなってしまう可能性大でしょう。お互いの意識改革が維持・発展になるのではないのでしょうか。 ・最後にこの社会実験がどういう結果になるかは、やってみなければ分かりません。この社会実験を通して将来は北摂地区全体の自治体と北摂地区を担っている交通事業者と住民との情報共有や意見交換等を行っていけるような意義のある社会実験になればと期待しています。</p>
96	<p>私がこの計画の存在を初めて知ったのは『もみじだより1月号』を読んだ時でした。ですから、10月に行われたという説明会には、1度も参加できておりません。萱野南図書館で配布用の冊子を1冊もらい、一通り目を通しました。その内容についての疑問点がいくつかございましたので、ご回答をお願いします。 最大の疑問点 まず、今回の市の計画で一番大きな変更点は、東部南ルートといえるでしょう。この地域は路線バスも不足していますし、実際このルートが運行すれば、市民の移動は格段に便利になることでしょう。この点については、私も大いに満足しております。また、この東部南ルートのエリアAは、計画の中で唯一、両回りになっている路線でもあります。しかし私が言いたいことは、その他の路線が一定方向の巡回なのはなぜか、ということです。まず、下図を見ていただくと分かると思いますが、一定方向の巡回では、図のようなことが起こってしまいます。従来Mバスでは、ほとんどの路線で両回りの巡回を実施していたため、図のような問題が起きなかったのかもしれませんが、しかし今回の市の計画では逆に、ほとんどの路線が一定方向の巡回のため、目的地に行けないという問題が起こってしまうのではないのでしょうか。その例として、東部北コースの、東山南公園と東山北公園の間の移動を考えてみましょう。まず、東部北コースは右回りですから、南公園から北公園へ移動することはできます。しかし逆に、北公園から南公園への移動は困難です。これは根本的な問題だと、私は思います。それとも、これは問題ではないのでしょうか。確かに、乗り継ぎなどを利用すれば、目的地に行けないことはないのですが、どうしても大きな遠回りをするようになってしまい</p>

ます。これでは、便利になるとはいえないのではないのでしょうか。あるいは、これは私の誤解なのでしょう。仮にそうであるとしても、誤解を生まないような分かりやすい記載方法が必要だと思っております。ご回答をお願いします。 私からの提案「市の計画に対するその他の疑問点・私からの新たなバス交通計画の提案」

その他の疑問点 路線について 配布用冊子には「路線バスは駅へ行くための路線として高いサービス水準が確保されている」という内容のことが記載されていました。確かに、市の東西南北から千里中央方面へ向かう便があり、これ以上路線を増やす必要はない、と思うのも当然でしょう。しかし、千里中央にはスーパーや百貨店が集中していますし、この駅は御堂筋線の相互直通区間・北大阪急行線の終着駅でもあります。大切なのは利用者数に対する便数を考えることなのです。そう考えると、特に東部地域などはまだ便数が少ないのではないのでしょうか。市の計画でも路線が千里中央の近くを通っているのにも関わらず、全ての路線がここを無視しています。これは非常にもったいないことではないのでしょうか。これと同様に、大阪モノレールの彩都西駅や豊川駅なども無視しています。ここは路線バス自体、不足している場所といえるでしょう。また市の計画では西部北コースが池田市を通っていますが、渋谷高や呉服の里などに止まらずに素通りして停留所間が異様に開いていることも、素人から見ると気になってしまうのです。それならば通らなくても良いのに、と。それともどうしても停まれない理由があるのでしょうか。それほど「市内」と「市外」にこだわる必要があるのでしょうか。「市内移動を円滑に」という計画の目的はありますが、近くを通っているのだから停まれば良いと思います。少なくとも上に上げた市外3駅には停まっていたきたいと思っています。その際には、豊中市や茨木市との交渉が必要になりますが、喜んで了承してくれるでしょう。実際に運行が開始されれば市外から箕面市内への移動も便利になるのですから。 時間について 市の計画の1時間/便というのは、従来のMバスよりは増えたものの本数が少ないように思えます。またこの数値はおおよそそのものであって、実際には各ルートによって「西部北55分/便・西部南51分/便・中部48分/便…」というように少しずつ差が出ますよね。しかしこれが何周も巡回すれば、その差は少しでは済みません。仮にこれが10巡回するとすれば、それにかかる時間の差は1時間以上にもなってしまいます。特に東部北ルートでは1巡回に91分もかかっています。それならば全ての路線の停留所数とその走行時間を統一しようではないか、というのが私の提案です(下)。時刻表もとてもシンプルになります。しかしこれは市の計画を少し変えればできることではありません。市の計画では西部南ルートを除き、起点と終点が箕面駅になっています。しかしこの駅を中心として、東西への路線を広げるのは無理があるのではないのでしょうか。箕面駅は箕面市の中央部ではなく、どちらかというと西部に位置しているからです。この点は従来のMバスの方針を変える必要はないと思います。従来通り、市立病院(みのおライフプラザ)を起点と終点にしたら良いと思います。市立病院は箕面市の中央部辺りに位置しますから、東西に路線を広げるのには便利な場所です。市立病院のロータリーを利用すれば良いでしょう。また運行時間も、従来のMバスよりは長くなったものの、8時から19時というのは、まだ少し短いような気がします。通勤や通学にも利用できるようにするには、7時から22時くらいまでは運行する必要があるでしょう。 私からの新たなバス交通計画 停留所数は左図のように、中部10カ所・東部45カ所・西部45カ所の、計100カ所です。そして1路線あたり40カ所に停車します。これについては次項を参照してください。この計画では、

	<p>5つの全ての路線を両回りにすることにより、目的地への移動を円滑にします。左回りと右回りで各1台確保し、それが5ルートですから、運行台数は計10台になります。Mバス車両と新車両の導入で、確保できるのではないのでしょうか。下には起点と終点になる市立病院の時刻表を掲載しておきます。停留所間にかかる時間は1分で、市立病院には5分停車し、1巡回あたり45分となっています。箕面市内だけでなく、市外にも広げて下図のように駅への路線も充実させます。詳しい路線図は別紙を参照してください。参考 時間調整は基本、市立病院で行う。各停留所には、そこを発着する全ルートの時刻表を設置する。各停留所には屋根やベンチも設置する。運賃などその他の事項は市の運行計画（素案）と同様である。</p>
97	<p>当バスで大変助かってみんな元気で歌・ダンスと病気をいくつも持っていますが、がんばっています。もし有料、遠くなると困る。それでも坂道でバス停も遠くて町内は高齢者で固定資産税、他納税が多い。今まで老後の為がんばって来たのです。いきいき若者に世話に成らぬ様がんばる為、センター利用の為、宜しく。（松寿荘）</p>
98	<p>高齢者の為、考えて頂く様お願いします。（松寿荘）</p>
99	<p>福祉バスには現在お世話になっております。非常にありがたいと思っております。これが廃止になれば現在は健康で少々歩くのは大丈夫ですが、先行き不安を感じます。市の方針で決められたことですが何とか高齢者の為に再度御一考頂ければ幸いに存じます。</p>
100	<p>廃止は非常に困ります。松寿荘へ来るのに坂があり、歩くのが大変です。</p>
101	<p>老人福祉事業で松寿荘が設立され、それに伴い送迎用マイクロバスが用意され、その当時お風呂と大広間でのお話し会、催しもので多くの老人達が利用されておりました。その後、増築・スポーツ施設と充実したセンターになりました。Mバスの登場で利用者は喜んでいますが、全体的にはバスの利用が少なく、そのための見直しだと思います。新たなバス運行計画（素案）拝読いたしました。高齢化社会・環境問題等、色々な観点から大変よくできていますが、利用者があってのことです。市民生活と福祉サービスは別に考えてください。そこで提案です。各路線朝夕一度は松寿荘経由の時刻表を作っていただきたいと切望いたします。</p>
102	<p>私は娘と2人で暮らしており、娘は会社、本当は私留守番役ですが、それも足腰が悪いので娘が買ってくれたベッドで寝ているので役立たずです。娘が出勤した後、自分で支度して松寿荘に行くのが私の唯一の日課です。市役所Mバスの駅まで5分程のところ、私はそんなに早く行くことが出来ず、杖をついて3べんほど一服して、どうにかひと様のお世話にならないで着いて、市が作ってくれた腰掛けにかけて、雨の日は新聞紙・ナイロンをしいて座らせてもらってMバスを待ちます。なんしか立っていることが出来ないので有り難いです。松寿荘までバスが乗せてくれるので毎日行くことが出来て楽しく過ごしております。でもMバスが松寿荘までは今迄通り行かないことを聞き、がっかりして松寿荘に行くのも今のうちやとさみしい思いをしておりました。でも今日みんなの世話を下さっている方に話をしたら、そんな寂しいこと言わないでと言って、そんなことない、小型バスを出して行けるようにして下さい話を下さって、そんなにまで考えて下さっていること本当に有り難く感謝しております。これから何年生きられるかわかりませんが、元気を出して楽しく行かせてもらおうつもりですので、どうかよろしく願いいたします。小型Mバス希望よろしく願いいたします。</p>

103	<p>松寿荘は認知症予防、介護保険利用予防にとっても効果があると思います。他県から引っ越してきた私の両親は松寿荘に1回行っただけで家に閉じこもっていたせいか、足が弱り認知症になり施設でお世話になり、父は98歳で母は94歳で亡くなりました。私は60歳になってすぐに松寿荘に行きました。この恩恵を沢山の人が受けられるように望みます。バス交通に希望したいのは、運賃は60歳以上の人は今まで通り無料か安くおさえてほしいです。松寿荘の停留所は今まで通りかできるだけ近くに作って下さい。車イス、足の悪い人も大丈夫なように。お願いします。</p>
104	<p>老人福祉センター（松寿荘）利用者の提言。松寿荘利用者は低所得者がほとんどであること。無料から有料となることから経済的な負担になること。利用者は殆どが高齢者（障害者）であることから、今迄バスの乗り入れがされていたが、停留所までの距離が生ずることにより、雨天・悪天候の場合、使用（利用）を控えなければならなくなる。高齢者の唯一の憩いの場、交流の場が利用しにくくなる。交通費負担、食事、歩行距離等、利用に対して利用者が激減すると思われる。老人福祉の切り下げとなる。老人福祉センター利用の立場を考えると、利用増となる方策を検討されたい。松寿荘により近い停車を検討して欲しい。交通費を支払うことは最低限として欲しい。</p>
105	<p>毎度御世話になってありがとうございます。Mバス運行が変わるそうですが、寄る年なみにて足を痛めて不自由をして居ます。同じような人達が大勢居られます。今のよう松寿荘で乗り降りが出来ますように是非ともお願いしたいと思います。</p>
106	<p>なぜ従来の福祉バス路線を改廃するのか？もし新しい交通路が必要なら、従来の路線と併用する計画を立てるべきである。とにかく新計画の必要性が市民の理解を待たず進められていることに反対したい。（松寿荘）</p>
107	<p>週2回何時も楽しみに行かせて貰っています。交通が不便になると行きにくくなりますね。長生きできる楽しみ、生きがい有る場所にしてほしいです。出来るものなら今迄通りしてほしいけど、どうしても出来なかつたら無理であれば仕方のない事です。（松寿荘）</p>
108	<p>新しい試みは誰もが満足するものではなく、メリットもあればデメリットもあるものです。メリット：運行本数が増える。停留所が増える。有料化で多くの方が幅広く利用できる。妥協できるデメリット：目的地までの運行時間が掛かる。デメリット：バスが松寿荘の玄関まで行かない（足の悪い方には負担がかかる）。結論＝松美会としては新しいバス運行に法規制があるかも知れませんが、何とかそれらをクリアして従来のように松寿荘の玄関まで運んで欲しい。内容はよく検討されていますが、試み期間の利用者の声を取り上げ精査して慎重に答えを出してください。以上</p>
109	<p>高齢者の事を思い、もう一考お願いします。（松寿荘）</p>
110	<p>私も75歳を過ぎ、足を痛めている為、大変困りますので考え頂く様にお願いします。（松寿荘）</p>
111	<p>現状のままでいて欲しい。（松寿荘）</p>
112	<p>ライフプラザより 松寿荘にマイクロバスの運行を希望します。</p>
113	<p>バス交通の現状と課題について...Mバス件 バス交通Mバス充実 生活施設の充実 活性化 財政負担 市政に必要な視点は...よくわかりました。2020年老年人口20%～30%箕面市、増加する見込みと聞いています。高齢者であっても安心、いきいきと暮らし留み、営み、満足して元気な高齢者があるのもすごく満足しています。認知症にならない様、皆気をつけ利用しています。交通が少し不便になりますが...利用者を増やしたいです。運賃の割引はやむをえませんが、一般の利用者増え</p>

	ると困ること、老いて元気そうでも腰、ひざ痛い人ばかり、長時間立つこと出来ません。今頃の若い人、マナーがありません。優先座席を作ってください。
114	1．料金の検討（提案の半額） 2．60歳以上無料 3．東行きの一方向でなく西行きの方角も運行（目的地まで時間がかかりすぎることがある） 4．山手公園経由（東行き、西行き共）運行をお願いしたい
115	標記の素案については是非実現していただきたい一点について述べることに致します。先の「もみじだより1月号」の案では市立病院構内のロータリーに乗り入れることが明記されておりましたが、本素案ではその点が明確ではありません。構内へのバス乗り入れは種々問題があると思います。構内の徒歩通行者の安全、自家用車、タクシーその他の車両との関係等々、なかでも救急車の通行の妨げになることがあってはなりません。従って乗降場所の選定や通行のルール経路などについては十分な工夫、配慮が必要であると思います。以前には乗り入れに対する様々な反対も強かったと聞いております。しかし高齢の来院者が多い最近の実態を見ますと、現在の阪急バスの停留所からはもとより福祉バスによるライフプラザ前から病院への移動についても相当の身体的負担があることは明らかです。是非とも病院玄関近くか、少なくとも病院門前へのアクセスによって利便性の向上を実現していただきたくお願い致します。
116	70歳以上の年金生活者から、バス代は取らないでいただきたいと思います。又バス停が歩かなくてはいけなくなるので、だんだん来たくなくなります。歩くのが一番苦手、心臓が苦しいので何とかお願いしたいと思います。（松寿荘）
117	運行ルートについて。素案の運行ルートでは4ルート（西部南・北、南・北）にわたり萱野二丁目地区を通行の予定です。このルートに関してですが、なぜ新幹線道路を通行せずに狭隘な道路を通行するのでしょうか。この区間は駐車車両も多く幼稚園、小学校の正門前が存在し通学路にも重なり交差するところであり、また、最も狭隘なところは、センターラインのない片側車線道路で容易にすれ違いのできる道路ではありません。私の息子にも通行時に注意して通行するように促し、A当番パトロールをしていた時は特に気を配っていました。交通事故防止のため、なにとぞ、再考をお願いいたします。
118	現在松寿荘にお世話になっていますが、Mバスで松寿荘迄バスが来ているので私の様な年寄りでも家で閉じこもる事なく色々な習事やスポーツ等させて貰って元気に過ごす事が出来助かっています。Mバスがなくなり、又、松寿荘迄バスが来なくなれば一人で家に居なければならなくなり、運動をする機会がなく弱る一方で行末が案じられます。私だけでなく松寿荘へ来ている千人とも思われる方が沢山おられます。この事を考慮し市の方でよく考え松寿荘が無駄にならぬ様宜しくお願い致します。
119	今まで通りに、『松寿荘』に福祉バスを運行してほしい。高齢なので、足や腰が不自由なので是非はしらせてほしい。高齢者には、バスの運賃を安くしてほしい。例えば、神戸市は1000円のカードを買って、一回乗車するごとに50円支払う制度になっている。神戸と同じ様にしてほしい。
120	松寿荘で説明会開いて下さい。2～3回は。
121	無記入