

オレンジゆずるバスの運行計画（素案）

平成25年1月

箕面市

目 次

1 . オレンジゆずるバスについて	1
(1) オレンジゆずるバスとは	1
(2) 市民協働による運行計画 (素案) の作成	1
2 . 平日 (月曜 ~ 土曜) の運行計画 (本格運行) について	2
(1) 基本的な考え方	2
(2) ルート及びバス停	2
(3) 運行日・運行時間帯及び便数	3
(4) 運賃	4
3 . 休日 (日曜・祝日) の運行計画 (新たな実証運行) について	7
(1) 基本的な考え方	7
(2) ルート及びバス停	7
(3) 運行日・運行時間帯及び便数	7
(4) 運賃	8
(5) 評価・見直し基準	9
4 . 今後の進め方について	11
5 . 資料	12
(1) 実証運行の状況	12
(2) 実証運行の評価	16

1. オレンジゆずるバスについて

(1) オレンジゆずるバスとは

箕面市内を運行するバスに対する市民満足度は低く、今後、高齢化の進展により自家用車の運転を控える市民が増えることや、環境負荷の軽減を図っていく上で、バスによる市民移動の促進はますます重要になります。

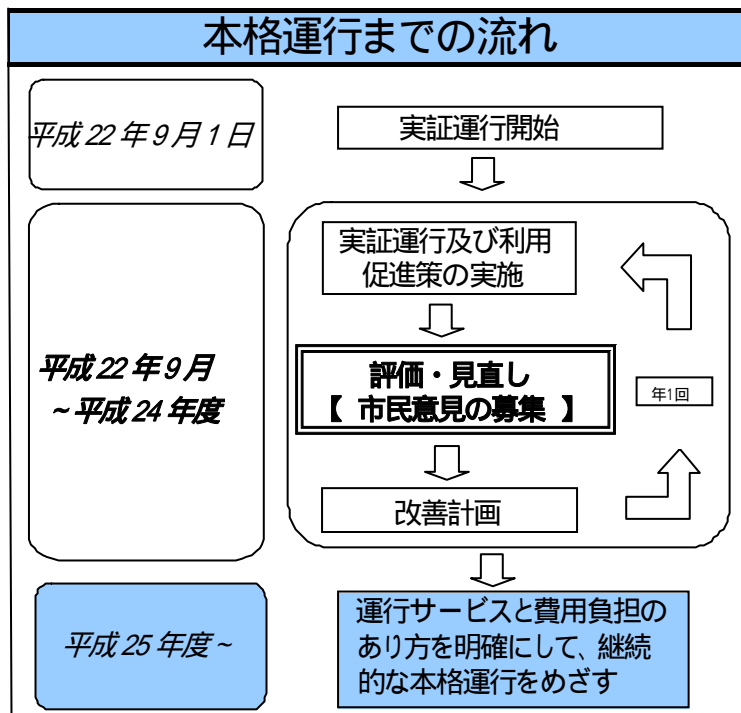
そのため、バスによる市民移動の利便性向上を目指し、買い物、通学、通勤、通院、お出かけなど、誰もが気軽に乗れる「オレンジゆずるバス」について、平成22年9月1日から実証運行（実験的な運行）を開始しました。

実証運行期間中は、「市民に愛され使いたくなるバス」として、毎年度、各種調査結果や市民意見をもとに運行内容の見直しを行い、平成25年度から日曜・祝日を除く、本格運行を開始します。

なお、日曜・祝日については、利用者のニーズが異なるため、買い物やレジャーを楽しめる拠点を結ぶ新たな実証運行を行います。

(2) 市民協働による運行計画（素案）の作成

オレンジゆずるバスの本格運行をめざして、平成23年9月以降、市民、商業者、交通事業者、行政機関など、幅広い関係者で構成する総勢70人の協議会・分科会においてワークショップや会議を18回開催するなど活発な議論を積み重ねて、現在の実証運行状況を評価するとともに、アンケート調査や市民のみなさんからの意見などをもとに、運行サービスのあり方や費用負担のあり方を検討の上、運行計画（素案）を作成しました。



2. 平日（月曜～土曜）の運行計画（本格運行）について

（1）基本的な考え方

国からの補助が廃止される平成 25 年度以降においても、市民の日常生活や社会生活における円滑な市内移動を確保するためオレンジゆずるバスの運行が持続可能なものとなるように、より効率的・効果的な運行サービスを提供し、本格運行を実施する。

（2）ルート及びバス停

利用者数が増加傾向にあり、現行の運行サービスが市民生活に定着しつつあることから、既存のルートやバス停を活かした見直しとする。

見直すルートやバス停については、運行経費への影響を考慮するとともに、代替ルートやバス停の有無に配慮することで、利用者への影響を最小限にとどめる。

また、ルートごとの運行間隔を統一するため、1 ルートあたりの所要時間（=運行距離）が概ね均一になるようなルート見直しを行った。その際、利用ニーズの高い市立病院や松寿荘へのアクセス性・速達性が高まることとする。

なお、路線バスとの競合区間について、路線バスへの影響を勘案し、連携も視野に入れた阪急バスとの調整を行い、p. 5 に示すルートを作成した。



【ルート】

- 市内各地域（西部北・南、中部、東部北・南）から市民ニーズの高い目的地（市立病院、松寿荘、市役所、箕面駅、かやの中央）への移動を確保する。
- 市内の東西移動を確保する。東部地域は、南北移動もあわせて確保する。
- 乗り換えで市内全域への移動を確保する。
（北部地域は、路線バス箕面森町線と乗継割引等で連携を図る。）
- 市内バス交通の充実に向けて、路線バスとの競合は可能な限り配慮する。

【バス停】

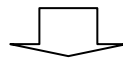
- バス停勢圏を考慮したバス停を確保する。

(3) 運行日・運行時間帯及び便数

夜間時刻帯については、1便あたりの利用者数が少なく、効率性・効果性の低い運行となっていることから取り止める。

一方、利用者の多い昼間時刻帯については、ルート及びバス停の見直しによる所要時間の短縮から得られた余剰分を活用し、運行間隔の短縮やパターンダイヤ化などによるサービスの強化を図る。

また、利用者の少ない日曜日・祝日の運行については、効率性の低い運行になっていることから、オレンジゆずるバスの運行を取り止める。ただし、平成25年度については、利用ニーズが高いと考えられる買物・娯楽を目的とした利用に合わせた新たな実証運行を別途実施するものとする。



本格運行計画（素案）

	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行日	運行時間	便数
青ルート	26.0 km	120 分	月曜日 ~ 土曜日 (祝日除く)	7 時 ~ 1 8 時	1 2 便 / 日
赤ルート	27.8 km	120 分			
黄ルート	26.6 km	120 分			

(参考) 現行計画

	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行日	運行時間	便数
青ルート	29.2 km	142 分	毎日	7 時 ~ 1 9 時	1 1 便 / 日
赤ルート	35.0 km	157 分			
黄ルート	30.9 km	144 分			

(4) 運賃

運賃や高齢者運賃割引制度は、運賃の支払いやすさや市民・利用者にも定着しているとともに、一定の運賃収入が見込まれることから、現行通りとする。

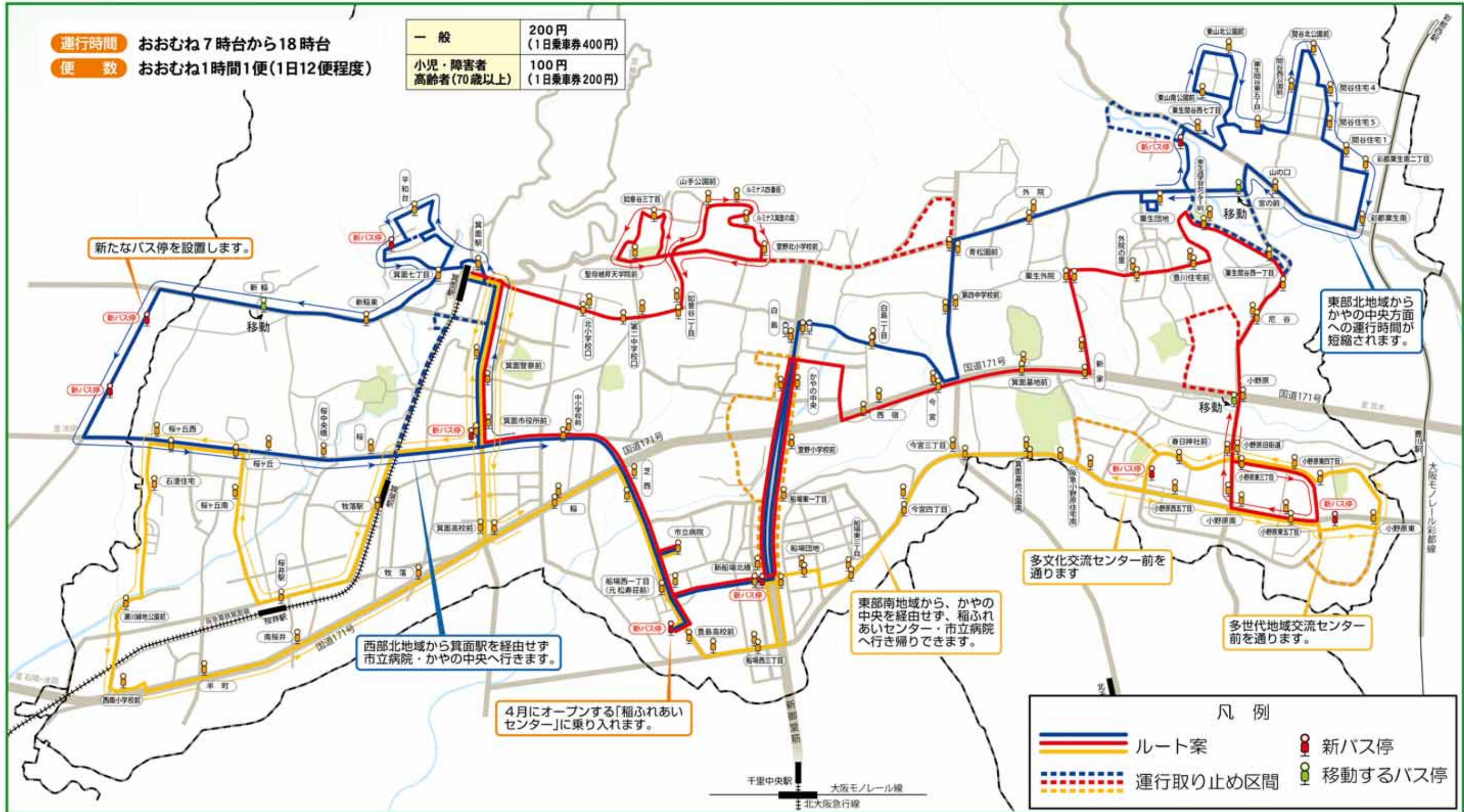
さらに、1日に何回も乗り換えや途中下車が可能な一日乗車券を発行し、乗継割引を廃止する。

【運賃体系】

種別		支払額	備考
一般		200円	現行通り
小児		100円	
高齢者(70歳以上)		100円	
障害者(介護者も含む)		100円	
はんきゅうランドパス65		1ヶ月： 5,500円 3ヶ月： 11,000円 6ヶ月： 21,000円 1年： 40,000円	
阪急スクールパス		1学期： 20,400円 2学期： 21,900円 3学期： 15,600円 学年： 60,000円	
オレンジゆずるバス専用定期券	一般	1ヶ月： 8,400円 3ヶ月： 23,940円 6ヶ月： 45,360円	
	小児・障害者 高齢者(70歳以上)	1ヶ月： 4,200円 3ヶ月： 10,710円 6ヶ月： 18,900円	
オレンジゆずるバス専用回数券	一般	200円券11枚：2,000円 200円券28枚：5,000円	
	小児・障害者 高齢者(70歳以上)	100円券11枚：1,000円 100円券28枚：2,500円	
1日乗車券	一般	400円	新設
	小児・障害者 高齢者(70歳以上)	200円	

【運行ルート】

平日（月曜～土曜）のバスルート（素案）



平日（月曜～土曜）の各バスルート（素案）

青ルート



赤ルート



黄ルート



3. 休日（日曜・祝日）の運行計画（新たな実証運行）について

（1）基本的な考え方

今までの約3年間の実証運行で、平日については本格運行に移行するが、市内移動の特性が平日と休日では違い、利用者数や収支でも大きな差があることから、休日における市内移動を改めて検証することが必要となった。

そのため、休日の市内移動を円滑にするための持続可能なバスに向けて、休日の利用目的に合った新たな実証運行を実施するものである。

（2）ルート及びバス停

買物・娯楽を目的とした利用に対しては、各地域の生活拠点を結ぶ循環型路線を設定することが望ましいと考えられる。ただし、地域を跨ぐ利用者については、東西方向を結ぶ基幹路線を整備することで補完するものとする。また、休日利用の多い拠点（箕面駅、かやの中央、スカイアリーナ）へのサービス強化を重視したルート、バス停とした。

ルート設定の具体的な考え方

- 箕面駅への利用が多いルミナス、如意谷、新稲地域について、ルート を設定する。
- 箕面駅・箕面警察前への利用が多い桜ヶ丘、桜井地域について、ルート を設定する。
- 休日利用の多いかやの中央について、市域全体からのアクセス性を確保するため、基幹的な ルート を設定する。
- かやの中央への利用が多い小野原地域について、ルート を設定する。
- 粟生地域と小野原地域の相互利用ならびに間谷地区の移動を支える ルート を設定する。

（3）運行日・運行時間帯及び便数

高頻度（1本/1時間）のパターンダイヤを実現するため、1便あたりの走行距離を約10km程度とした。また、運行時間については、現状の利用状況や商業施設の営業時間帯を考慮して、10時から17時までのパターンダイヤによる計8便とする。

実証運行計画

	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行日	運行時間	便数
ルート	10.7 km	50分	休日 (日曜・祝日)	10時 ~ 17時	8便/日
ルート	9.8 km	38分			
ルート	14.4 km	79分			
ルート	10.9 km	44分			
ルート	11.5 km	43分			

ルート については、2台による運行（その他は、それぞれ1台）

(4) 運賃

利用者の混乱を避けるため、運賃体系については、平日と統一した運用を行う。

【運賃体系】

種別		支払額	備考
一般		200円	現行通り
小児		100円	
高齢者(70歳以上)		100円	
障害者(介護者も含む)		100円	
はんきゅうランドパス65		1ヶ月： 5,500円 3ヶ月： 11,000円 6ヶ月： 21,000円 1年： 40,000円	
阪急スクールパス		1学期： 20,400円 2学期： 21,900円 3学期： 15,600円 学年： 60,000円	
オレンジゆずるバス専用定期券	一般	1ヶ月： 8,400円 3ヶ月： 23,940円 6ヶ月： 45,360円	
	小児・障害者 高齢者(70歳以上)	1ヶ月： 4,200円 3ヶ月： 10,710円 6ヶ月： 18,900円	
オレンジゆずるバス専用回数券	一般	200円券11枚：2,000円 200円券28枚：5,000円	
	小児・障害者 高齢者(70歳以上)	100円券11枚：1,000円 100円券28枚：2,500円	
1日乗車券	一般	400円	新設
	小児・障害者 高齢者(70歳以上)	200円	

(5) 評価・見直し基準

(1) で示した基本的な考え方に基づき、評価・見直し基準については、現行のオレンジゆずるバスと同様とする。

表 評価指標について(オレンジゆずるバスの実証運行当初に定めた評価・見直し基準をもとに設定)

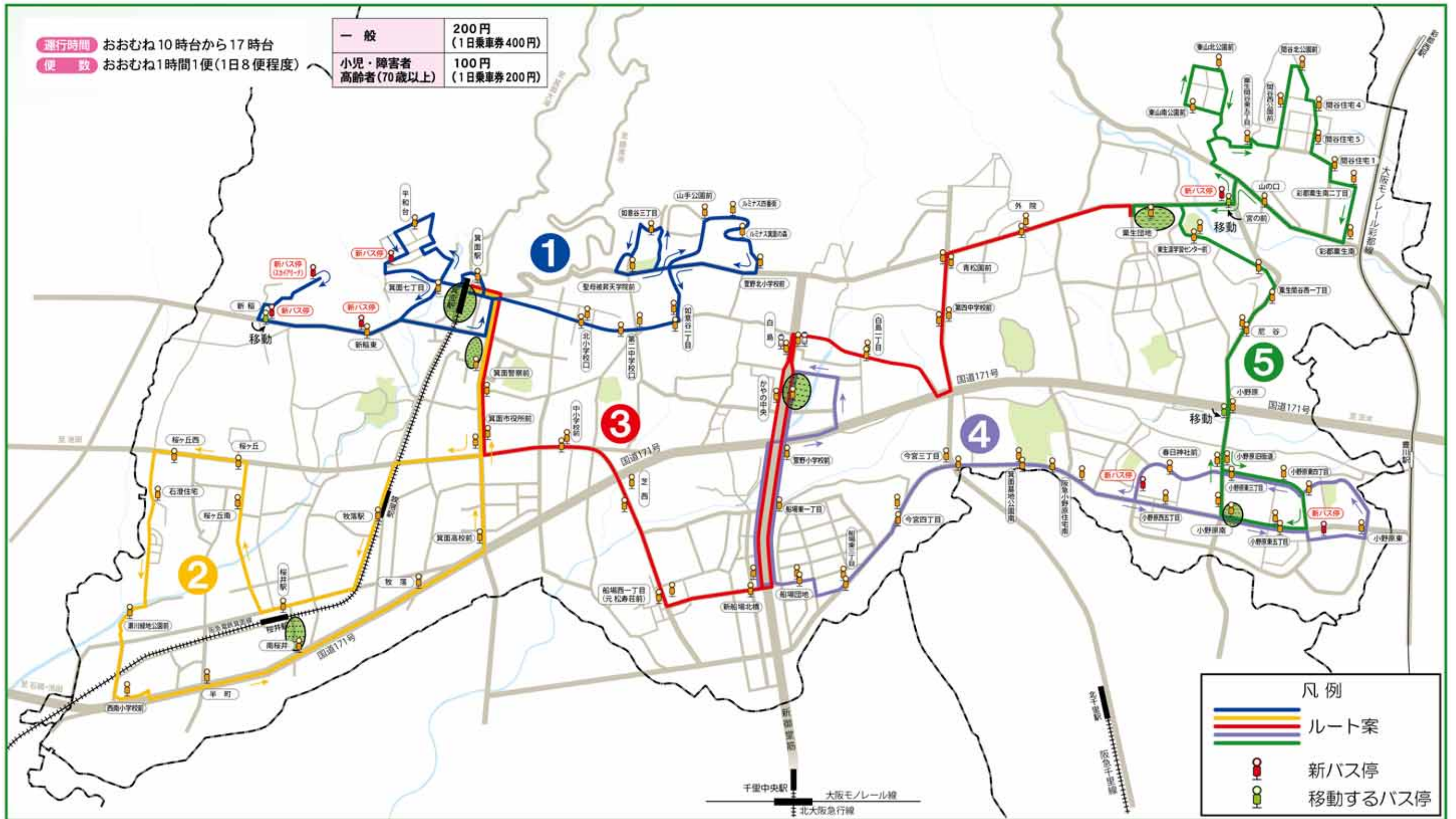
評価指標	目標値
収支率	50%
利用率	40%
認知率	80%

表 見直し基準について(オレンジゆずるバスの実証運行当初に定めた評価・見直し基準をもとに設定)

項目		見直し基準		検討の方向性
ルート・バス停の見直し	バス停 1日あたりの 利用者数	50人以上	向上	ルートの追加・新設を検討対象とする
		9人以下	改善	他ルートとの統合・廃止、通過便の設定や区間の廃止を検討対象とする
便数の見直し	バス 1便あたりの 利用者数	27人以上	向上	増便を検討対象とする
		15人以下	改善	減便を検討対象とする
運賃等の見直し	収支率 (運賃収入+その他収入)	65%以上	向上	割引運賃の適用範囲の拡大等を検討対象とする
		50%以下	改善	割引運賃の適用範囲の縮小等を検討対象とする

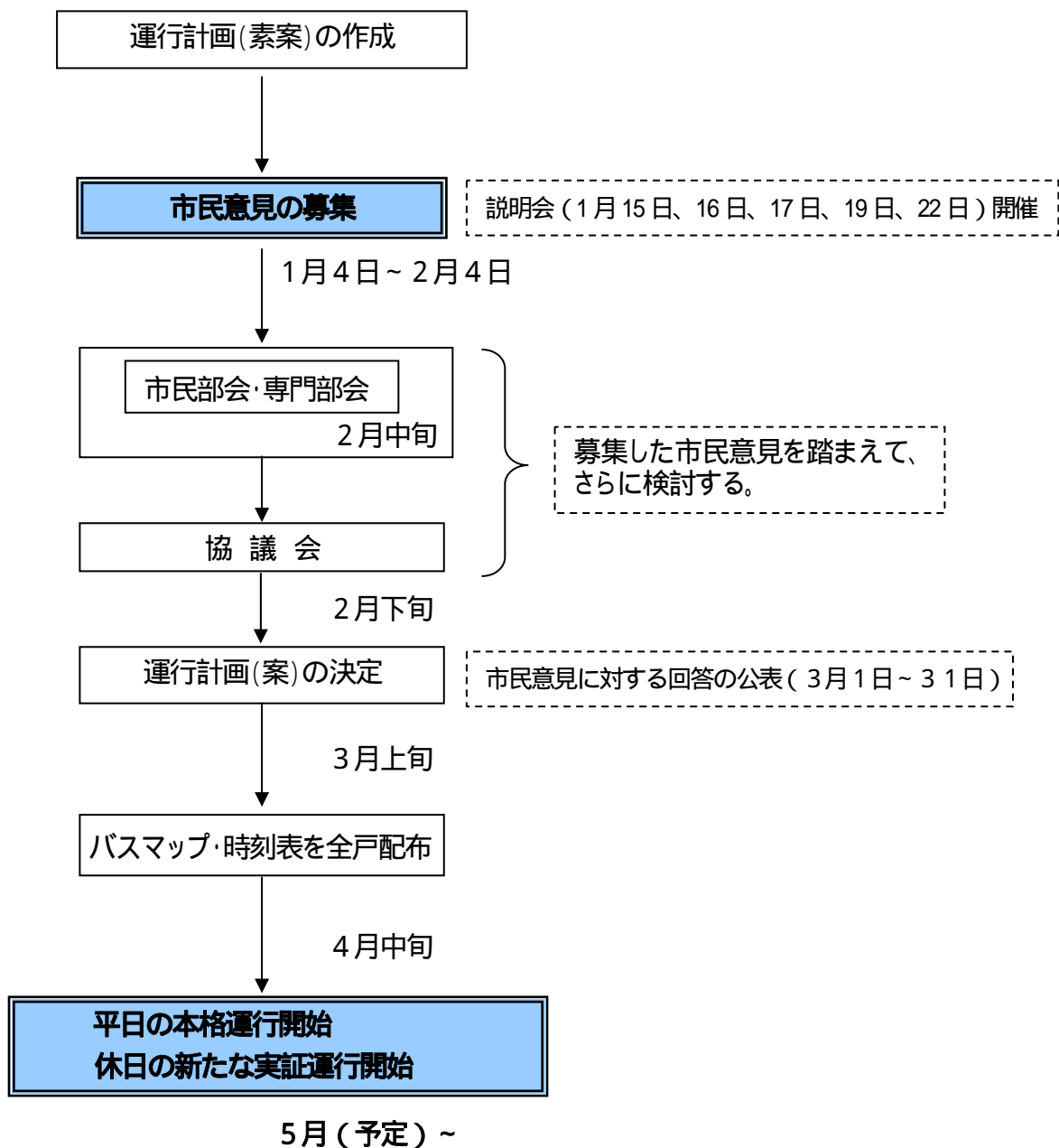
【運行ルート】

休日（日曜・祝日）のバスルート（素案）



4. 今後の進め方について

募集した市民意見を踏まえ、さらに検討を加えて、運行計画（案）を決定したうえで、その運行内容に基づき、5月（予定）から運行を開始する予定です。



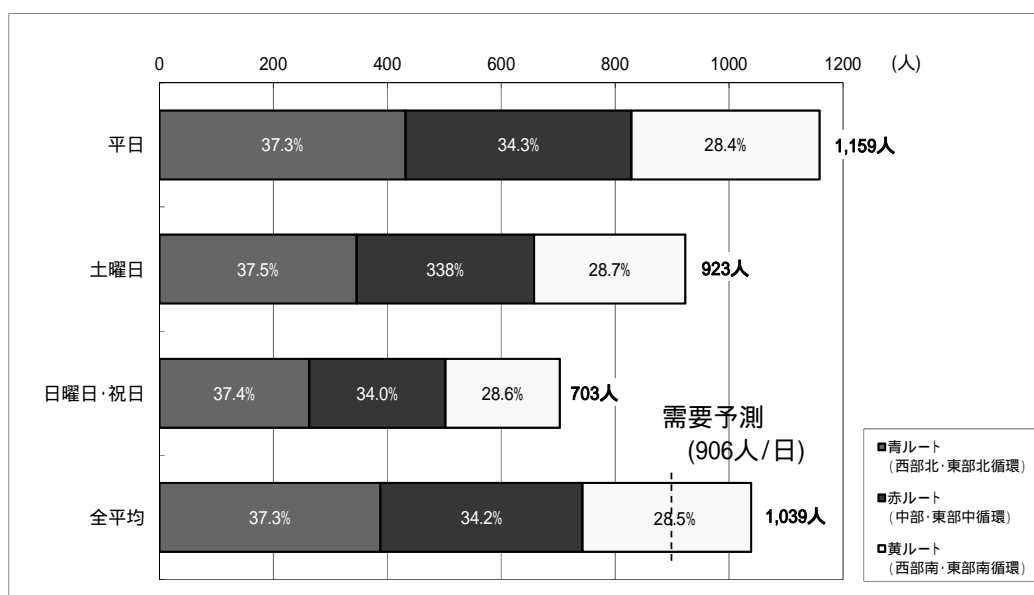
5 . 資料

(1) 実証運行の状況

ルート別 1 日あたりの利用者数

	青ルート (西部北・東部北循環)	赤ルート (中部・東部中循環)	黄ルート (西部南・東部南循環)	合計
平日	432	397	330	1,159
土曜日	346	312	265	923
日曜日・祝日	263	239	201	703
全平均	388	355	296	1,039

平成 23 年 9 月 1 日から平成 24 年 10 月 31 日までの平均。(14 ヶ月分)



平成 23 年 9 月 1 日から平成 24 年 10 月 31 日までの平均。(14 ヶ月分)

バス停別1日あたりの利用者数

利用者数については、乗車または降車の多い方を適用

No.	名称	全ルート合計(単位:人/日)				No.	名称	全ルート合計(単位:人/日)			
		平日平均	土曜日平均	日曜日・祝日平均	全平均			平日平均	土曜日平均	日曜日・祝日平均	全平均
1	箕面駅	191.6	166.6	136.0	177.4	52	箕面墓地前	5.5	4.1	4.2	5.0
2	箕面警察前	85.1	68.0	50.3	76.1	53	新家	12.0	9.4	7.6	10.8
3	箕面市役所前	89.1	51.4	39.1	74.4	54	小野原西	2.8	2.1	2.0	2.5
4	中小学校前	29.5	23.5	18.5	26.6	55	小野原	5.1	5.9	4.7	5.1
5	芝西	16.9	14.3	11.1	15.5	56	小野原旧街道	3.7	3.2	2.7	3.4
6	市立病院	144.2	76.2	57.1	118.2	57	小野原東四丁目	6.3	5.5	4.7	5.9
7	松寿荘前	84.9	74.6	15.9	70.1	58	小野原東	3.2	3.0	2.6	3.1
8	新船場北橋	39.4	35.7	28.2	36.7	59	小野原東六丁目	3.7	3.2	2.8	3.5
9	萱野四丁目	1.5	1.5	1.2	1.5	60	小野原東五丁目	13.3	12.4	9.1	12.4
10	萱野二丁目	2.5	1.8	1.7	2.2	61	小野原南	16.3	16.1	12.1	15.4
11	坊島四丁目	3.4	2.5	2.2	3.1	62	小野原西五丁目	4.4	5.0	4.1	4.4
12	かやの中央	114.3	125.6	118.0	116.5	63	阪急小野原住宅南	4.0	4.2	3.4	3.9
13	萱野小学校前	3.1	2.5	2.3	2.9	64	箕面墓地公園南	4.4	3.4	2.9	4.0
14	西宿	3.2	2.8	1.6	2.8	65	今宮三丁目	5.8	4.3	3.8	5.2
15	今宮	6.5	6.2	5.3	6.2	66	今宮四丁目	6.4	7.9	5.3	6.4
16	第四中学校前	5.8	4.5	4.7	5.4	67	船場西三丁目	9.2	6.8	5.7	8.2
17	青松園前	14.5	14.8	14.0	14.5	68	平和台	36.0	27.9	23.3	32.5
18	青松園中央	6.1	5.7	4.9	5.8	69	箕面七丁目	4.0	3.1	2.4	3.6
19	石丸	3.6	3.0	2.9	3.4	70	新稲東	12.1	11.1	7.7	11.1
20	白島北	5.4	4.5	3.5	4.9	71	新稲	7.7	6.6	5.5	7.1
21	萱野北小学校前	4.2	4.5	2.5	3.9	72	桜ヶ丘西	24.5	19.2	16.0	22.2
22	ルミナス箕面の森	10.8	9.9	6.4	9.9	73	桜ヶ丘	19.3	14.1	12.7	17.3
23	ルミナス四番街	16.9	13.6	11.1	15.3	74	桜中央橋	5.4	4.1	3.5	4.8
24	山手公園前	37.2	29.1	22.9	33.3	75	桜	3.9	3.5	2.7	3.6
25	如意谷一丁目	6.1	3.7	2.4	5.1	76	牧落駅	4.7	3.8	3.4	4.4
26	第二中学校口	7.0	5.2	3.5	6.1	77	桜井駅	20.4	14.8	12.2	18.1
27	北小学校口	6.5	4.3	2.7	5.5	78	桜ヶ丘南	2.2	1.6	1.8	2.0
28	豊島高校前	6.7	6.8	5.3	6.4	79	石澄住宅	7.7	5.6	4.8	6.9
29	船場東三丁目	6.9	5.9	4.1	6.3	80	瀬川緑地公園前	13.4	9.1	8.0	11.8
30	外院	14.1	12.2	9.4	12.9	81	西南小学校前	13.6	8.1	6.4	11.5
31	粟生団地	28.2	21.7	17.7	25.3	82	半町	12.9	10.5	8.1	11.7
32	粟生間谷西四丁目	4.6	3.5	2.2	4.0	83	南桜井	12.8	10.7	7.6	11.5
33	奥	1.8	1.0	0.8	1.5	84	牧落	6.5	6.1	3.3	5.8
34	粟生間谷西七丁目	3.5	3.9	2.3	3.3	85	箕面高校前	13.3	10.9	7.9	11.9
35	東山南公園前	4.2	4.7	3.0	4.0	86	如意谷三丁目	23.3	19.4	14.5	21.0
36	東山北公園前	6.9	6.2	4.8	6.4	87	聖母被昇天学院前	3.7	2.5	2.0	3.2
37	粟生間谷東五丁目	1.9	1.7	2.2	1.9	88	稲	6.6	5.5	4.8	6.1
38	間谷西公園前	3.4	2.3	2.0	2.9	89	船場東一丁目	6.5	6.2	5.2	6.2
39	間谷北公園前	3.4	2.8	2.7	3.2	90	粟生間谷西一丁目	10.7	7.5	8.0	9.8
40	間谷住宅4	5.7	4.8	3.4	5.2	91	東小学校前	6.1	4.1	3.1	5.3
41	間谷住宅5	2.5	1.7	1.7	2.2	92	西小路一丁目	2.6	2.6	1.8	2.4
42	間谷住宅1	1.9	1.9	1.5	1.9	93	箕面六丁目	4.7	4.3	2.4	4.2
43	彩都粟生南二丁目	4.1	5.3	4.1	4.2	94	白島	5.8	5.6	5.7	5.8
44	彩都粟生南	4.2	3.6	3.4	4.0	95	白島一丁目	4.9	2.9	3.7	4.4
45	山の口	1.9	2.0	1.9	1.9	96	船場団地	8.3	9.0	6.3	8.0
46	宮の前	4.2	4.1	3.9	4.1	97	小野原東六丁目西	2.0	2.1	2.1	2.0
47	東生涯学習センター前	29.4	24.0	18.9	26.7	98	小野原東三丁目	5.1	4.2	2.2	4.4
48	尼谷	7.0	5.1	4.0	6.2	99	春日神社前	2.6	2.6	2.0	2.5
49	豊川住宅前	10.7	9.5	8.0	10.0	100	松出公園前	2.1	1.7	1.4	1.9
50	外院の里	12.8	9.1	6.8	11.2	101	阪急小野原住宅中央	1.4	0.9	0.7	1.2
51	粟生外院	9.1	6.8	5.9	8.2						

平成23年9月1日から平成24年10月31日までの輸送実績。(9人/日以下のバス停を網掛で表現)

ルート別バス 1 便あたりの利用者数

(平日)

単位:人

便数	青ルート (西部北・東部北循環)	赤ルート (中部・東部中循環)	黄ルート (西部南・東部南循環)
1便	8.4	12.4	15.0
2便	28.9	34.1	29.5
3便	47.6	49.3	42.6
4便	56.6	48.9	39.5
5便	57.5	54.4	46.6
6便	53.1	47.2	36.5
7便	54.3	48.4	42.9
8便	48.4	47.7	37.0
9便	44.2	37.8	33.3
10便	33.3	28.3	20.1
11便	12.2	8.5	6.2
12便	5.6		

(土曜日)

単位:人

便数	青ルート (西部北・東部北循環)	赤ルート (中部・東部中循環)	黄ルート (西部南・東部南循環)
1便	6.2	9.1	10.2
2便	20.6	22.9	18.7
3便	36.7	35.4	35.1
4便	39.9	40.1	29.2
5便	48.0	45.6	37.9
6便	45.4	37.7	29.7
7便	46.9	39.2	35.1
8便	38.2	39.9	29.2
9便	37.5	29.9	30.2
10便	28.1	20.4	19.1
11便	9.7	7.0	5.2
12便	3.9		

(日曜・祝日)

単位:人

便数	青ルート (西部北・東部北循環)	赤ルート (中部・東部中循環)	黄ルート (西部南・東部南循環)
1便	3.2	6.8	5.3
2便	11.8	14.9	11.9
3便	25.6	24.2	20.7
4便	30.5	30.1	20.0
5便	33.3	30.1	28.7
6便	32.5	29.7	23.4
7便	34.8	31.4	27.1
8便	33.4	31.8	24.9
9便	33.0	26.3	25.0
10便	25.0	18.9	17.7
11便	8.2	6.6	6.8
12便	3.6		

各便の利用者数は、乗り越しを考慮して乗車・降車の多い方の数とした。

赤ルート、黄ルートの 11 便は便あたりの運行距離が短い。(通常便の半分程度)

青ルート 12 便は便あたりの運行距離が短い。(通常便の 1/5 程度)

平成 23 年 9 月 1 日から平成 24 年 10 月 31 日までの輸送実績。(14 ヶ月分)

(全平均)

単位:人

便数	青ルート (西部北・東部北循環)	赤ルート (中部・東部中循環)	黄ルート (西部南・東部南循環)
1便	7.1	10.9	12.5
2便	24.5	28.9	24.7
3便	41.9	42.5	37.4
4便	49.3	44.1	34.4
5便	51.5	48.5	41.9
6便	48.1	42.5	33.0
7便	49.5	43.9	38.8
8便	44.1	43.5	33.6
9便	41.1	34.6	31.3
10便	31.0	25.4	19.5
11便	11.1	7.9	6.2
12便	5.0		

各便の利用者数は、乗り越しを考慮して乗車・降車の多い方の数とした。

赤ルート、黄ルートの11便は便あたりの運行距離が短い。(通常便の半分程度)

青ルート12便は便あたりの運行距離が短い。(通常便の1/5程度)

平成23年9月1日から平成24年10月31日までの輸送実績。(14ヶ月分)

(2) 実証運行の評価

評価指標による評価

1) 認知率

目標値	目標達成度			
	項目	H22年度	H23年度	H24年度
1年目 : 50%以上	運賃	79.3%	78.9%	75.6%
	最寄のバス停	68.8%	69.7%	69.0%
3年目以降 : 80%以上	ルート・行き先	45.7%	46.2%	44.6%
	誰でも、どんな目的でも乗れる	79.8%	82.2%	82.9%
評価				
<p>各評価項目とも、昨年度と横ばいの認知率となっている。 “運賃”と“誰でも、どんな目的でも乗れる”についての認知率は、ほぼ3年目の目標値となっている。 “ルート・行き先”についての認知率は、1年目の目標値50%にも達していない。</p>				

2) 利用率

目標値	目標達成度				
	項目	H22年度	H23年度	H24年度	
40%以上	利用率	20.9%	33.9%	37.1%	
	内訳	定期利用者	3.1%	5.2%	5.4%
		不定期利用者	17.8%	28.7%	31.7%
評価					
<p>平成22年度以降、継続的に改善しており、目標値に近づいている。</p>					

3) 収支率

目標値	目標達成度		
50%以上	当初の運行 30.0%	軽微な見直し後の運行 32.6%	抜本的見直し後の運行 34.7%
評価			
<p>当初の運行より増加し、昨年度と同時期の収支率と比較しても、増加傾向である。 直近3ヶ月の収支率は約4割となっている。</p>			

その他の評価

1) オレンジゆずるバスの満足度

項目	満足度	評価
運行全体	15.2%	<ul style="list-style-type: none"> ・運賃や情報提供に比べ、便数やルートの評価が低い。 ・そのため、利用者数の改善を目指すためには、便数やルートに重点を置いた見直しを図る必要がある。
運賃	20.4%	
ルート	9.3%	
便数	5.5%	
情報提供	19.7%	

市民アンケート

2) オレンジゆずるバスの必要性

項目	割合	評価
必要だと思う	56.5%	<ul style="list-style-type: none"> ・市民の半数以上が、オレンジゆずるバスを必要と考えている。 ・そのため、運行継続に向けた取り組みを進める必要がある。
必要だと思わない	9.1%	

市民アンケート

3) 市民生活の変化

項目	割合	評価
積極的に外出するようになった	30.6%	<ul style="list-style-type: none"> ・利用者の約 3 割の方が外出のきっかけになったと回答している。 ・また、利用者の約 6 割の方の市内での買物や公共施設利用にもつながっており、市域の活性化に寄与していると考えられる。
市内の商店に 買い物に行きやすくなった	30.0%	
市内の公共施設に行きやすくなった	27.6%	
自家用車を運転する回数が減った	9.9%	
自家用車で 送迎してもら回数が減った	10.5%	

バス利用者アンケート