

# オレンジゆずるバスの 運行計画(素案)の説明会



平成25年1月

箕面市・箕面市地域公共交通活性化協議会

1

## 目次

1. 実証運行の状況
2. 実証運行の評価
3. 市民協働による本格運行に向けた検討
4. オレンジゆずるバス運行計画(素案)
5. 平日(月曜～土曜)の本格運行(素案)
6. 休日(日曜・祝日)の新たな実証運行(素案)
7. 今後の進め方

2

# 1. 実証運行の状況

## (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」として、国の補助を受けて、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、運行内容の見直しを行い、国の補助がなくなる平成25年度からは、持続可能なバスとして、本格運行を目指しています。



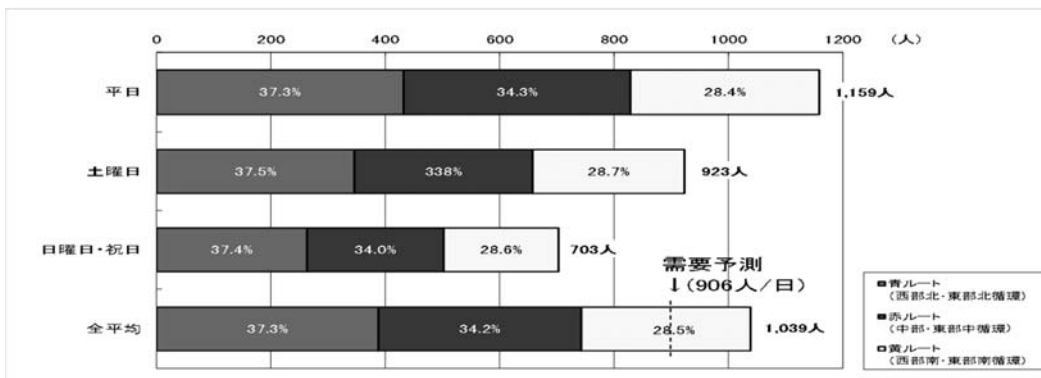
3

# 1. 実証運行の状況

## (2) 利用者数

①ルート別1日あたりの利用者数(平成23年9月1日から平成24年10月31日までの平均)

	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月の抜本的な見直し以降、利用者数の増加が続いている。平日における1日あたりの利用者数は、運行当初で約880人であったが、現在は約1,400人まで伸びている。

※平日(土曜日含む)の利用者数は、需要予測である906人/日を超えているが、日曜日・休日の利用者数は平日の約6割程度であり、需要予測には達していない。

4

# 1. 実証運行の状況

## ②ルート別バス1便あたりの利用者数（平成23年9月1日から平成24年10月31日までの平均）

(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		

※昼間時刻帯の利用者数が最も多く、夜間時刻帯の利用者数は1便あたり10人を下回る傾向にある。

5

# 2. 実証運行の評価

## (1) 評価指標による評価

### ① 認知率

目標値	目標達成度				課題
	項目	H22年度	H23年度	H24年度	
1年目 : 50%以上 3年目以降 : 80%以上	運賃	79.3%	78.9%	75.6%	◆特に低い“ルート・行き先”を重点的に周知する必要がある。
	最寄のバス停	68.8%	69.7%	69.0%	
	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%	

### ② 利用率

目標値	目標達成度				課題	
	項目	H22年度	H23年度	H24年度		
40%以上	利用率	20.9%	33.9%	37.1%	◆アンケート調査から非利用者や不定期利用者の意向も考慮して効率的・効果的な運行サービスの見直しに取り組む必要がある。	
	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%

6

## 2. 実証運行の評価

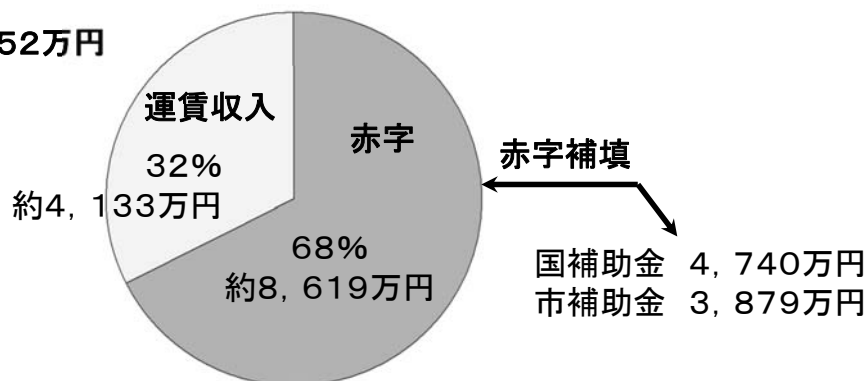
### ③収支率

目標値	目標達成度			課題
50%以上	当初の運行 30.0%	軽微な見直し後 の運行 32.6%	抜本の見直し後 の運行 34.7%	◆効率的・効果的な運行 サービスの見直しによる支 出の縮減、利用促進による 収入増加及び運賃等の費用 負担の見直しによる収支率 の改善に取り組む必要があ る。

### 【平成23年度の実績】

#### 運行費

約1億2,752万円



7

## 2. 実証運行の評価

### (2)その他の評価

#### ①オレンジゆずるバスの必要性

項目	割合	課題
必要だと思う	56.5%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・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。</li> <li>・そのため、持続可能な運行内容（運行サービス、費用負担）に見直す必要がある。</li> </ul>
必要だと思わない	9.1%	

#### ②オレンジゆずるバスの不満な点

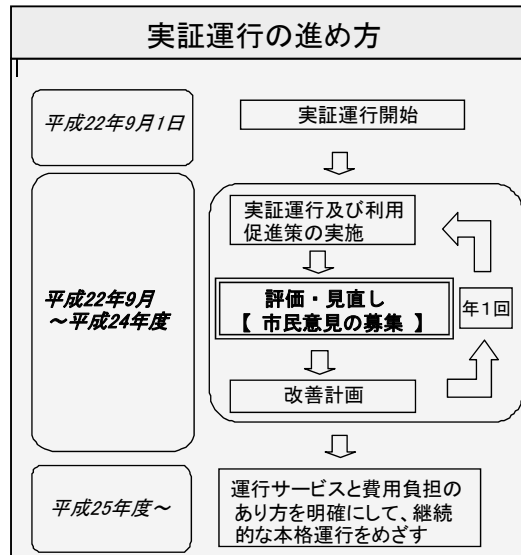
不満な項目	割合	課題
運行全体	15.8%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃や情報提供に比べ、便数やルートを不満に思っている。</li> <li>・そのため、効率的なルートに見直し、便数の増加を図る必要がある。</li> </ul>
運賃	10.6%	
ルート	34.4%	
便数	54.8%	
情報提供	11.1%	

8

### 3. 市民協働による本格運行に向けた検討

#### (1) 協議会・分科会

■オレンジゆずるバスは、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・分科会を設置して、市民協働で計画づくりや評価・見直しを実施してきました。今回の本格運行に向けた計画づくりも、協議会・分科会でワークショップや会議を18回開催して検討してきました。

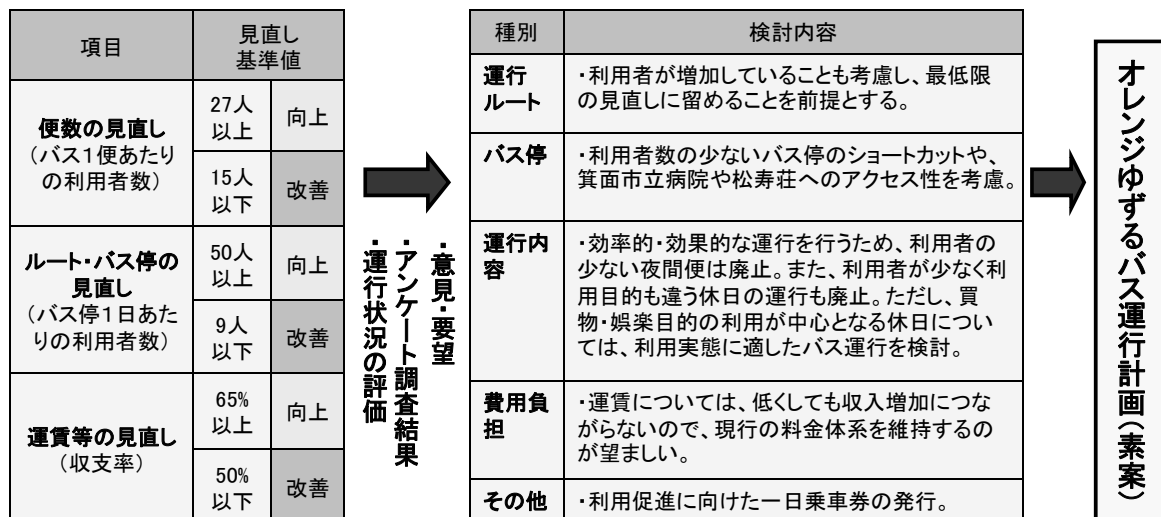


9

### 3. 市民協働による本格運行に向けた検討

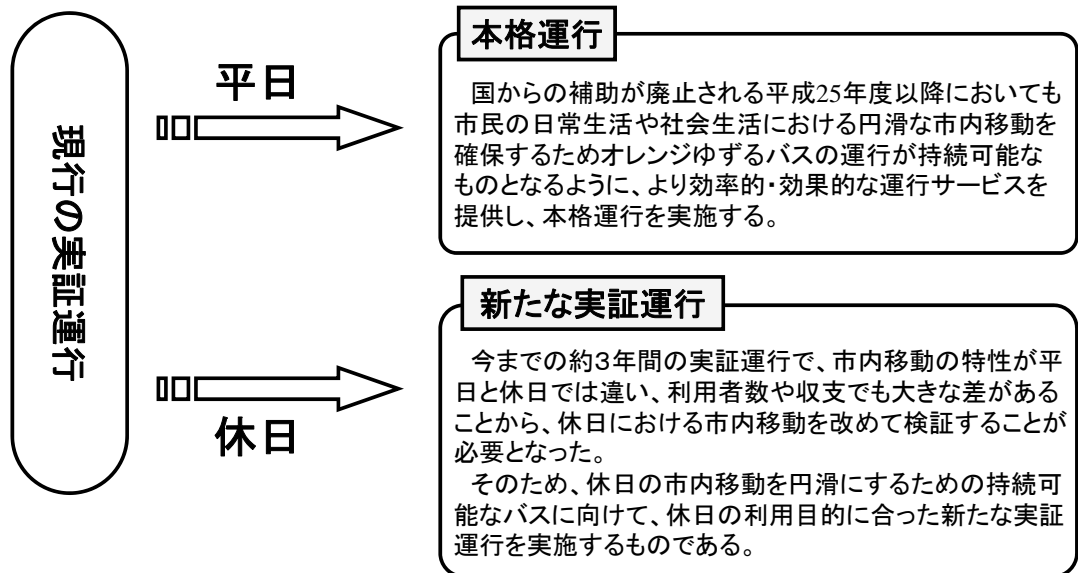
#### (2) 運行計画づくり

■協議会・分科会では、国からの補助が廃止される平成25年度以降の本格運行に向けて見直し基準を踏まえつつ、現在の運行状況の評価するとともに、アンケート調査や市民のみなさんからの意見・要望などをもとに、活発な議論を積み重ねて、「オレンジゆずるバス運行計画(素案)」を作成しました。



## 4. オレンジゆずるバス運行計画(素案)

協議会・分科会において、本格運行に向けて議論を重ねた結果、平日(月曜日～土曜日)については持続可能な運行内容に見直して本格運行に移行することとし、休日(日曜日・祝日)については、平日と利用目的が異なることから、買物・娯楽を主な目的とした運行内容で新たな実証運行を実施する運行計画(素案)を作成しました。



11

## 5. 平日(月曜～土曜)の本格運行(素案)

### (1) ルート及びバス停

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。

#### 【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。

12

## 5. 平日(月曜～土曜)の本格運行(素案)

### (2) 運行日・運行時間帯及び便数

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。また、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。

#### 【運行日】

●月曜日～日曜日 ⇨ 月曜日～土曜日

#### 【運行時間帯】

●7時～19時 ⇨ 7時～18時

#### 【便数】

●11便 ⇨ 12便

#### 【運行間隔】

●1時間～1時間30分／1便 ⇨ 1時間1便 (パターンダイヤ化)

13

## 5. 平日(月曜～土曜)の本格運行(素案)

### (3) 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。

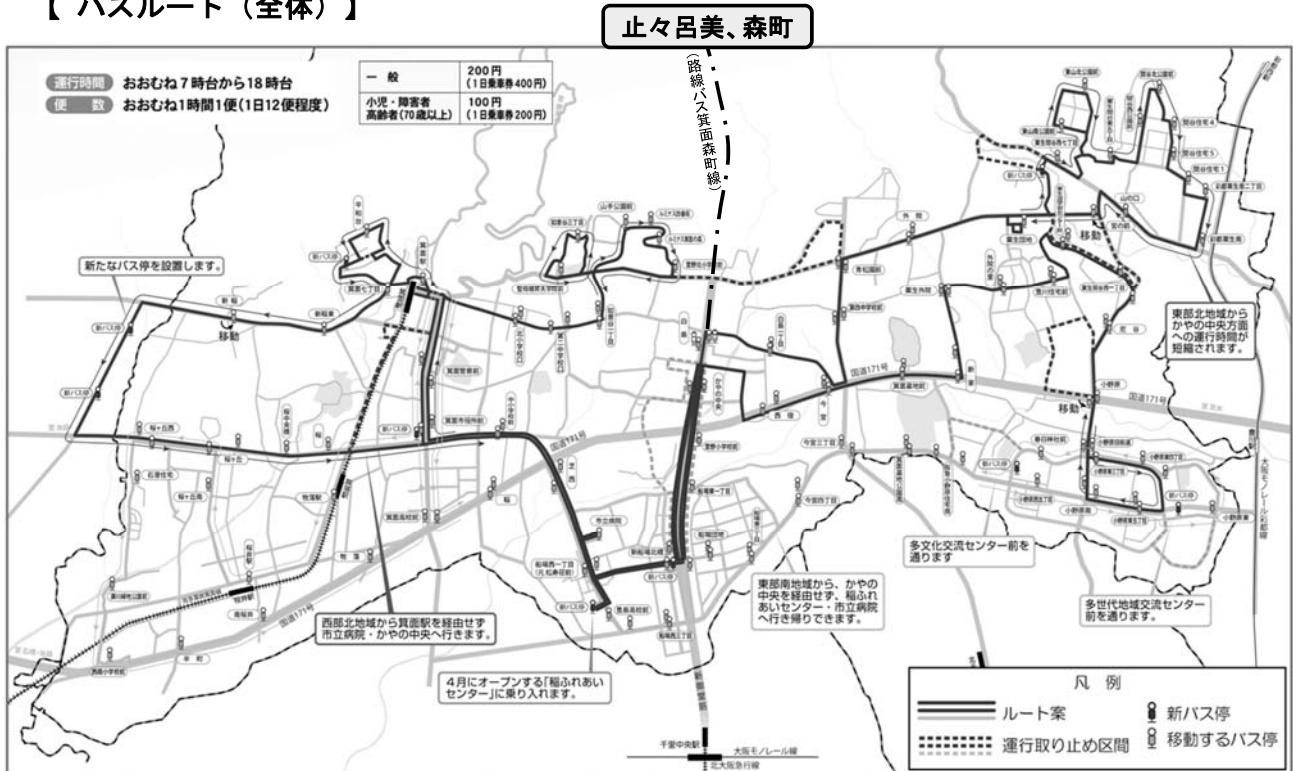
#### 【運賃体系】

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		
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	

14

## 5. 平日(月曜～土曜)の本格運行(素案)

### 【バスルート(全体)】



15

## 5. 平日(月曜～土曜)の本格運行(素案)



16



## 6. 休日(日曜・祝日)の新たな実証運行(素案)

### (1) 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)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】

- 西部北地域は、箕面駅へのルートを設定する。
- 西部南地域は、桜井駅・箕面駅へのルートを設定する。
- 西部(箕面駅)、中部(船場団地、かやの中央)、東部(粟生団地)の拠点を結ぶ基幹的なルートを設定する。
- 東部南地域は、かやの中央へのルートを設定する。
- 東部北地域は、粟生団地へのルートを設定するとともに、東部の南北地域を結ぶルートを設定する。

#### 【バス停】

- ルート上のバス停は、平日と同じバス停とする。また、新規ルートに新規のバス停を確保する。

17

## 6. 休日(日曜・祝日)の新たな実証運行(素案)

### (2) 運行日・運行時間帯及び便数

買物・娯楽を目的とした実証運行のため、日曜日・祝日・年末年始を運行日とする。また、運行時間については、商業施設の営業時間帯を考慮する。

便数は1日8便とし、平日と同様1時間1便のパターンダイヤとし、サービスの強化を図る。



#### 【運行日】

- 日曜日・祝日

#### 【運行時間帯】

- 10時～17時

#### 【便数】

- 8便

#### 【運行間隔】

- 1時間1便(パターンダイヤ化)

18

## 6. 休日(日曜・祝日)の新たな実証運行(素案)

### (3) 運賃

利用者の混乱を避けるため、運賃体系については、平日と同一とする。



#### 【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	
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	

19

## 6. 休日(日曜・祝日)の新たな実証運行(素案)

### (4) 評価・見直し基準

実証運行であるため、評価・見直し基準を設ける必要があることから、現行の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する。



#### 【評価】

評価指標	目標値
認知率	80%
利用率	40%
収支率	50%

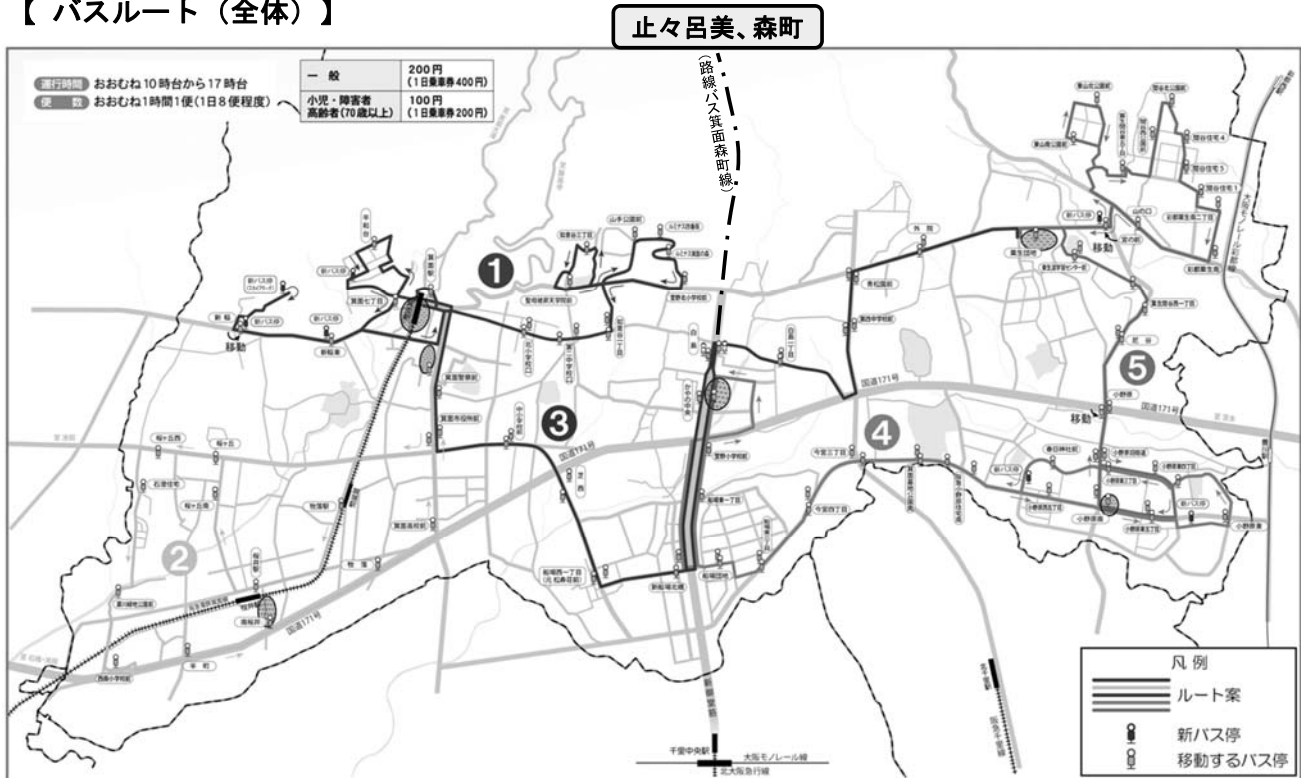
#### 【見直し基準】

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

20

## 6. 休日(日曜・祝日)の新たな実証運行(素案)

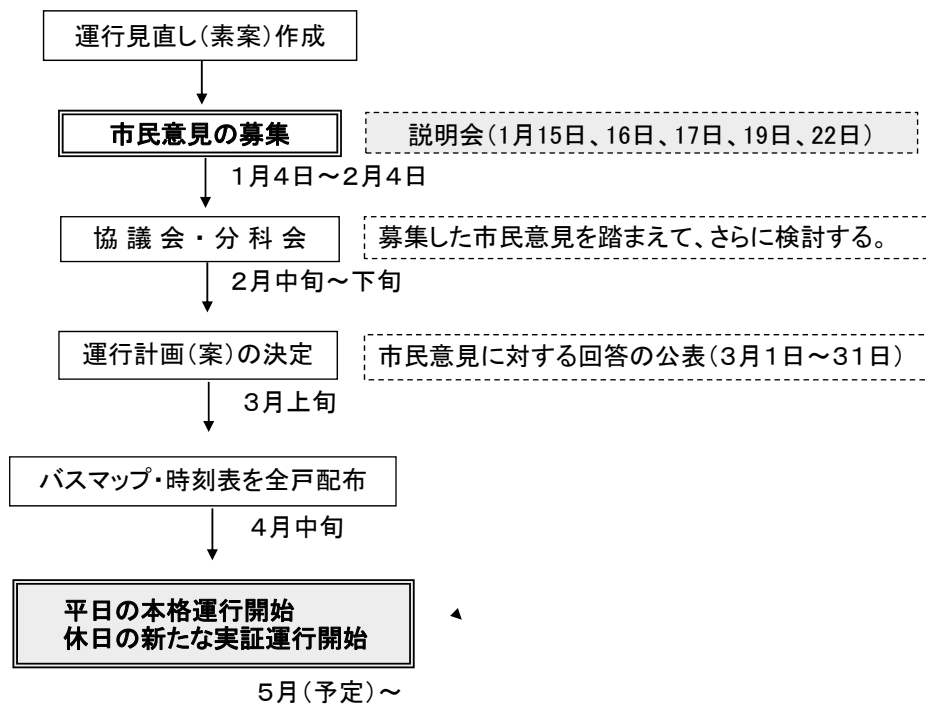
### 【バスルート(全体)】



21

## 7. 今後の進め方

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。



22