

参 考 資 料

1. 見直し検討経過	1
2. バス乗降（OD）調査	13
3. 市民アンケート調査	19
4. バス利用者アンケート調査	36

見直し検討経過

(1) 見直し検討の方向性

- ・運行計画の見直しを検討するための運行サービス（ルート、便数）・運賃等の基準は下表のとおりである。

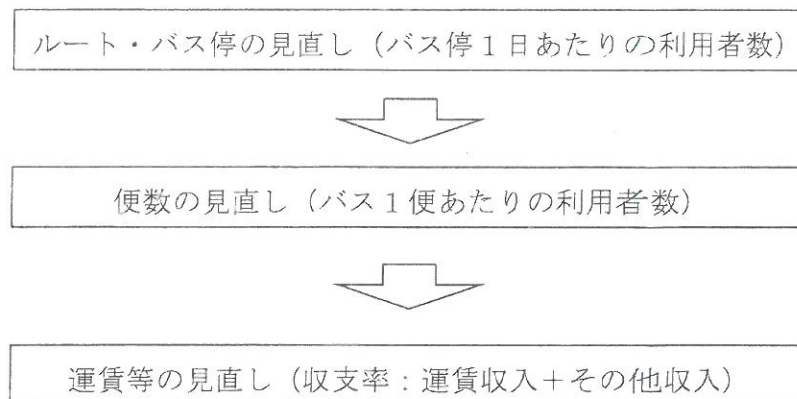
表. オレンジゆずるバス運行の見直し基準

項 目		見直し基準値	方 策	
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	系統（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

資料：箕面市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月）

- ・上記「オレンジゆずるバス運行の見直し基準」をもとに、運行計画の見直し検討フローを以下に示す。

【運行計画の見直し検討フロー】



①ルート・バス停の見直しについて

・バス停1日あたりの利用者数は以下のとおりである。

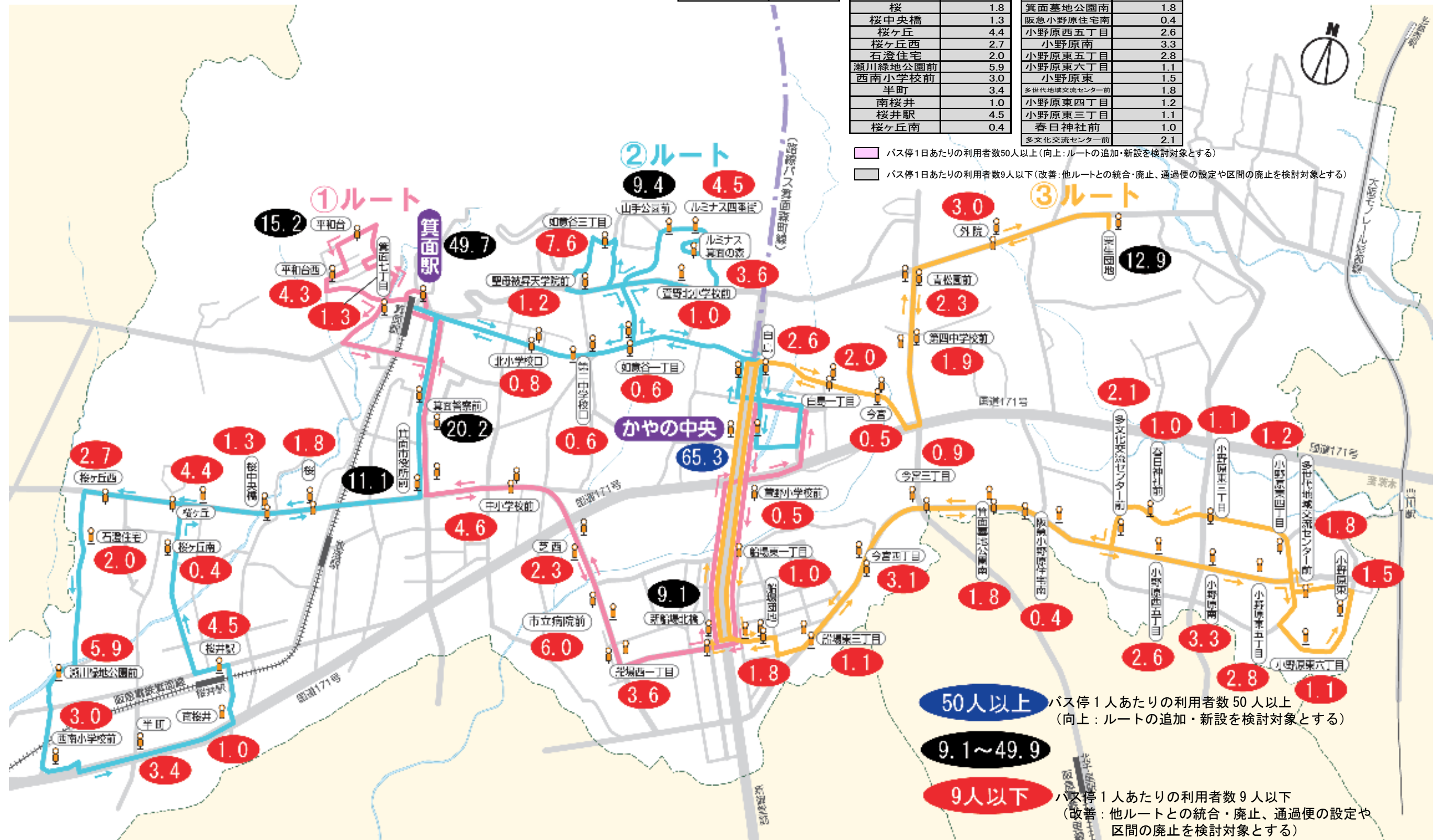
①ルート	利用者 1日平均 (人)
かやの中央	22.8
萱野小学校前	0.2
船場東一丁目	0.6
新船場北橋	5.4
船場西一丁目	3.6
市立病院前	6.0
芝西	2.3
中小学校前	4.6
箕面市役所前	5.0
箕面警察前	10.2
箕面駅	19.9
平和台	15.2
平和台西	4.3
箕面七丁目	1.3

②ルート	利用者 1日平均 (人)
かやの中央	14.8
白島	2.6
如意谷一丁目	0.6
萱野北小学校前	1.0
ルミナス箕面の森	3.6
ルミナス四番街	4.5
山手公園前	9.4
如意谷三丁目	7.6
聖母被昇天学院前	1.2
第二中学校口	0.6
北小学校口	0.8
箕面駅	29.8
箕面警察前	10.0
箕面市役所前	6.1
桜	1.8
桜中央橋	1.3
桜ヶ丘	4.4
桜ヶ丘西	2.7
石澄住宅	2.0
瀬川緑地公園前	5.9
西南小学校前	3.0
半町	3.4
南桜井	1.0
桜井駅	4.5
桜ヶ丘南	0.4

③ルート	利用者 1日平均 (人)
粟生団地	12.9
外院	3.0
青松園前	2.3
第四中学校前	1.9
今宮	0.5
白島一丁目	2.0
かやの中央	27.7
萱野小学校前	0.3
船場東一丁目	0.4
新船場北橋	3.7
船場団地	1.8
船場東三丁目	1.1
今宮四丁目	3.1
今宮三丁目	0.9
箕面墓地公園南	1.8
阪急小野原住宅南	0.4
小野原西五丁目	2.6
小野原南	3.3
小野原東五丁目	2.8
小野原東六丁目	1.1
小野原東	1.5
多世代地域交流センター前	1.8
小野原東四丁目	1.2
小野原東三丁目	1.1
春日神社前	1.0
多文化交流センター前	2.1

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)

バス停1日あたりの利用者数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)



- ・表及び図に示すとおり、見直し基準値を超えているバス停は8か所のみである。また、買い物等の目的地以外のバス停で9人を超えているバス停は3か所のみである。
- ・また、市民アンケート調査では「利用者の少ないバス停やルートを廃止する」の問いについて賛成の割合が反対する割合を上回っている。

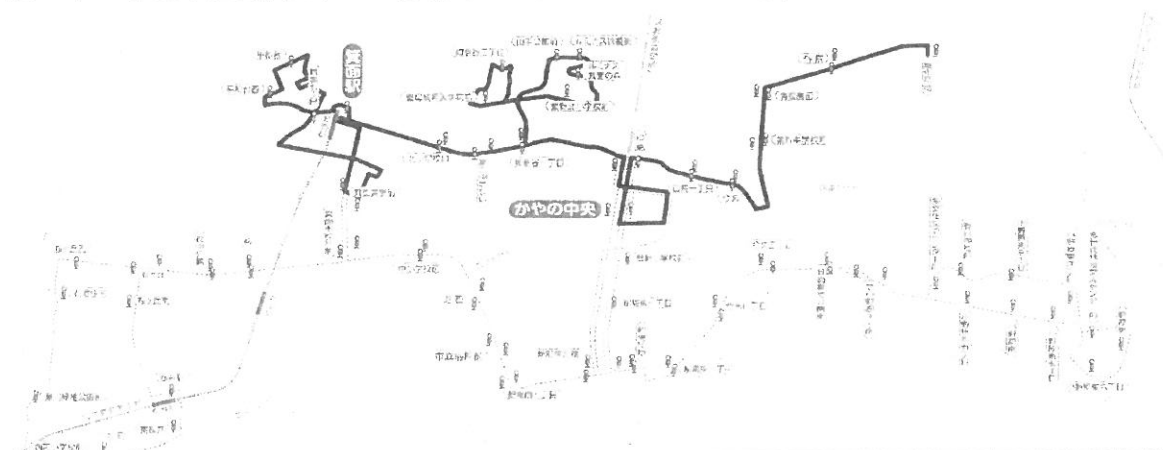


【ルート・バス停の見直しについて】

- ・基準値を超えるバス停をもとに、収支率を向上させるために、大幅なルートカットを行う。

【ルート・バス停の見直しケース】

【ケース 1】基準値を満たすバス停をもとに、ルートのカットを行った運行ルート

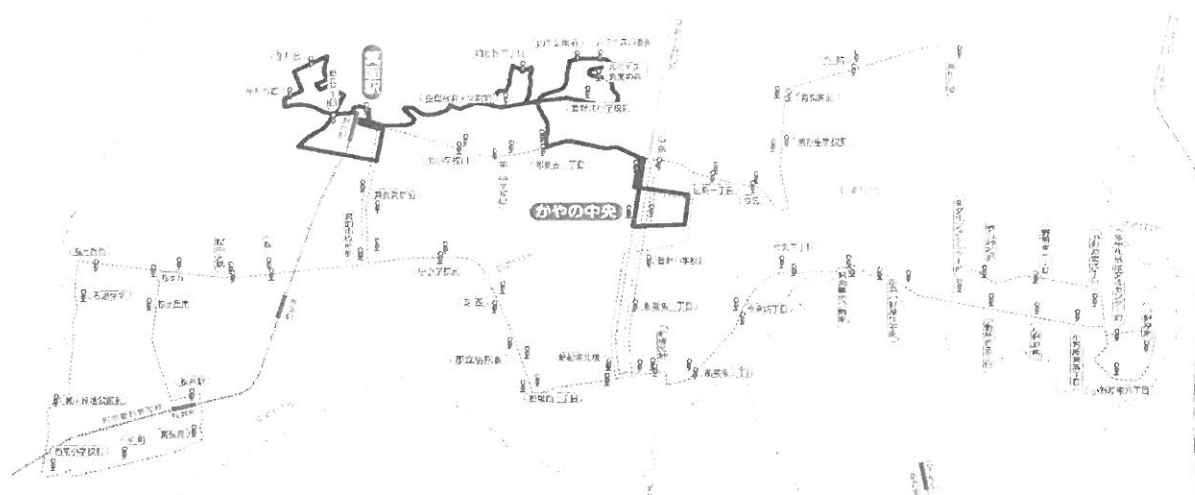


区間距離	所要 時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	km あたり			
22.1km	94 分	4,610 千円	596 円	131 人	25.5%	3,436 千円

※利用者数予測は、平成 26 年 10 月 26 日実施の OD 調査結果を踏まえ算出（以下同じ）

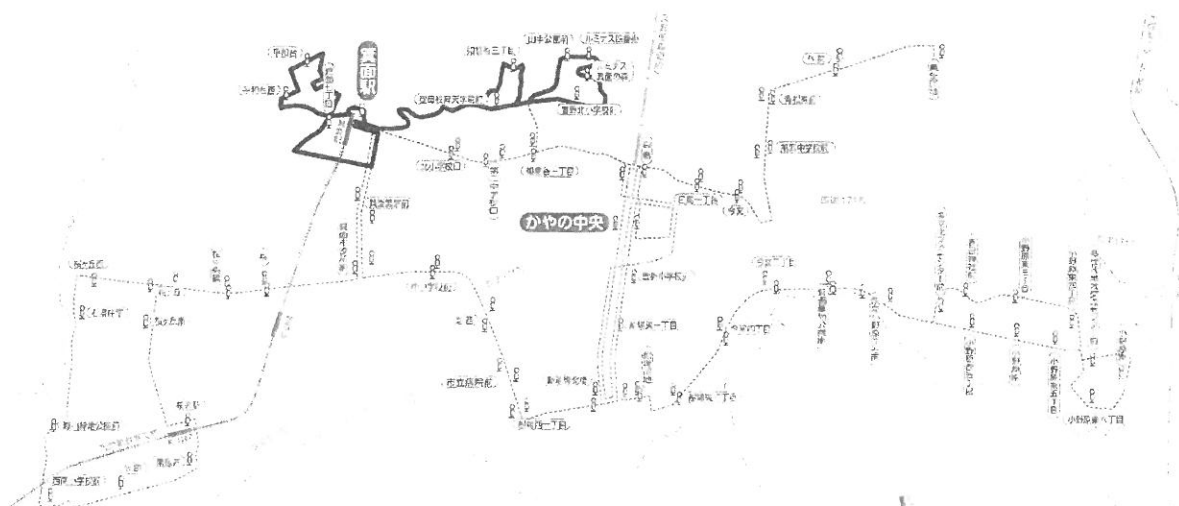
※現行の休日運行における税負担額（年間）は 7,852 千円（収支率 23.6%）

【ケース 2】ケース 1 から栗生団地～かやの中央間をカットし、さらにショートカットを行った
結果の運行ルート



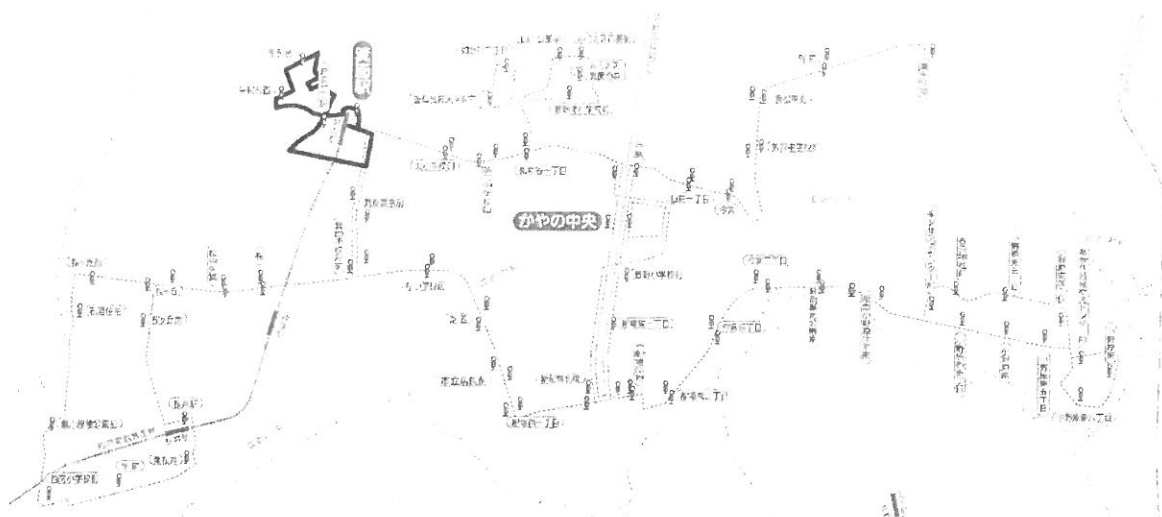
区間距離	所要 時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	km あたり			
15.45km	68 分	3,222 千円	596 円	103 人	28.6%	2,299 千円

【ケース3】平和台～箕面駅～如意谷ルート



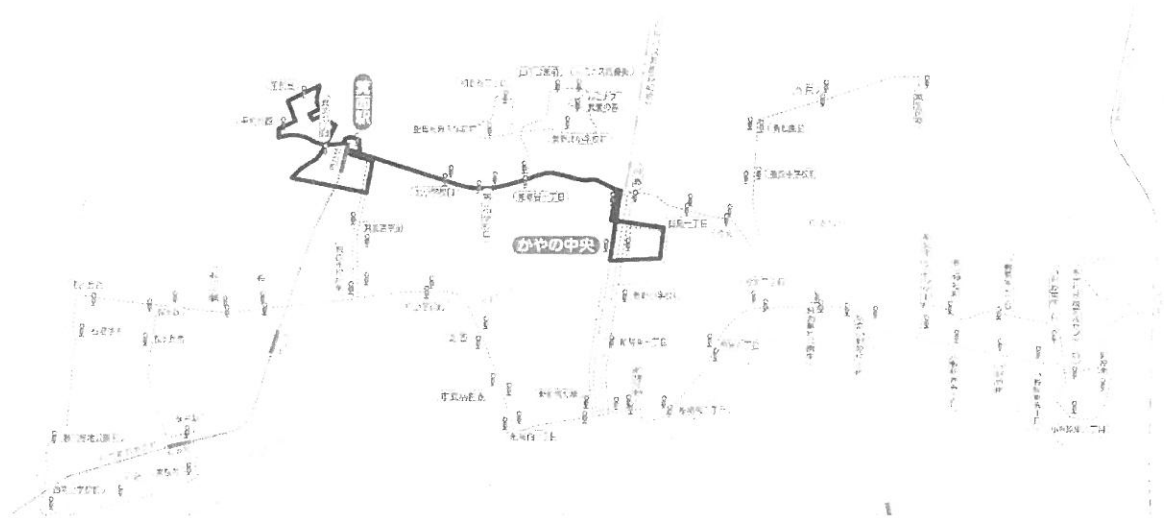
区間距離	所要時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	kmあたり			
8.9km	34分	1,856千円	596円	59人	28.5%	1,327千円

【ケース4】平和台～箕面駅ルート



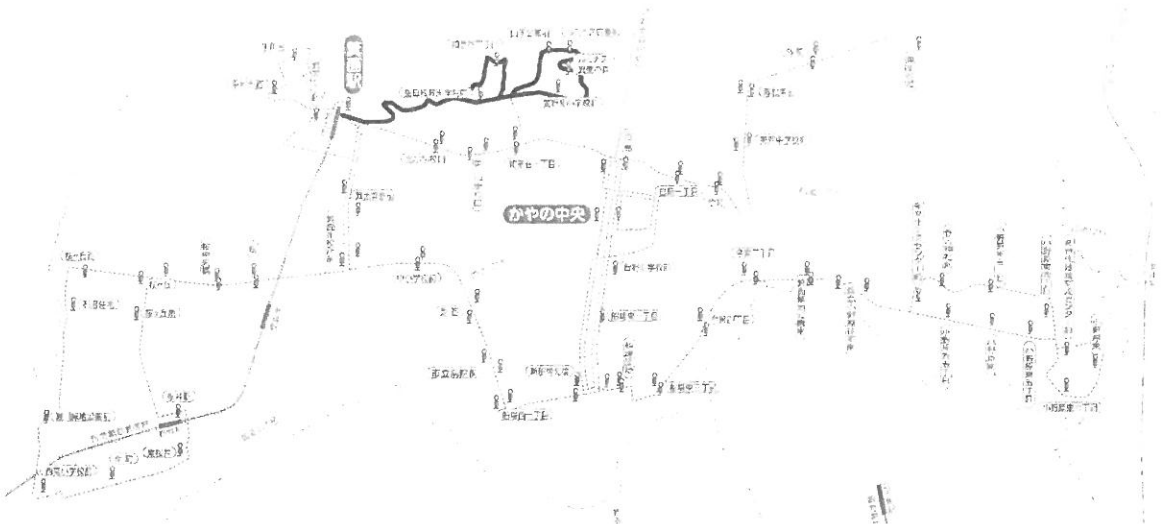
区間距離	所要時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	kmあたり			
3.0km	16分	625千円	596円	22人	31.5%	428千円

【ケース5】平和台～箕面駅～かやの中央ルート



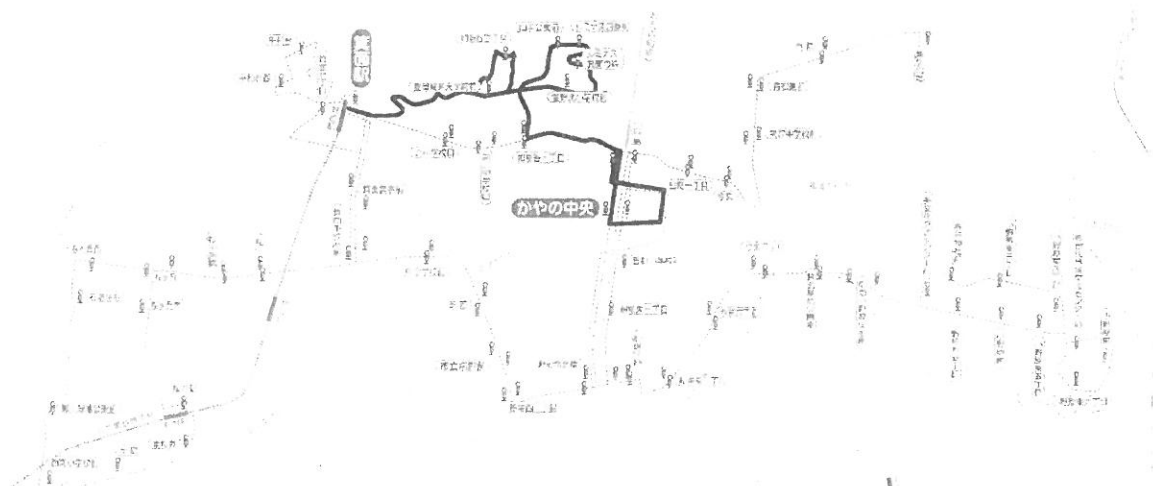
区間距離	所要 時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	km あたり			
8.3km	37 分	1,731 千円	596 円	59 人	30.5%	1,202 千円

【ケース6】箕面駅～如意谷ルート



区間距離	所要 時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	km あたり			
6.5m	21 分	1,355 千円	596 円	24 人	15.9%	1,140 千円

【ケース7】箕面駅～如意谷～かやの中央ルート



区間距離	所要 時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	km あたり			
12.55km	52 分	2,617 千円	596 円	59 人	20.2%	2,089 千円

	区間 距離	所要 時間 (1 便)	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率 予測	市負担額 (年間)
			(年間)	km あたり			
ケース1	22.1km	94 分	4,610 千円	596 円	131 人	25.5%	3,436 千円
ケース2	15.45km	68 分	3,222 千円	596 円	103 人	28.6%	2,299 千円
ケース3	8.9km	34 分	1,856 千円	596 円	59 人	28.5%	1,327 千円
ケース4	3.0km	16 分	625 千円	596 円	22 人	31.5%	428 千円
ケース5	8.3km	37 分	1,731 千円	596 円	59 人	30.5%	1,202 千円
ケース6	6.5km	21 分	1,355 千円	596 円	24 人	15.9%	1,140 千円
ケース7	12.55km	52 分	2,617 千円	596 円	59 人	20.2%	2,089 千円

※利用者数予測は、平成 26 年 10 月 26 日実施の OD 調査結果を踏まえ算出（以下同じ）

※現行の休日運行における税負担額（年間）は 7,852 千円（収支率 23.6%）



【ルート・バス停の見直し検討結果】

・大幅なルートカットを行っても、収支率の目標値達成は困難である。（目標値 50%）

②便数の見直しについて

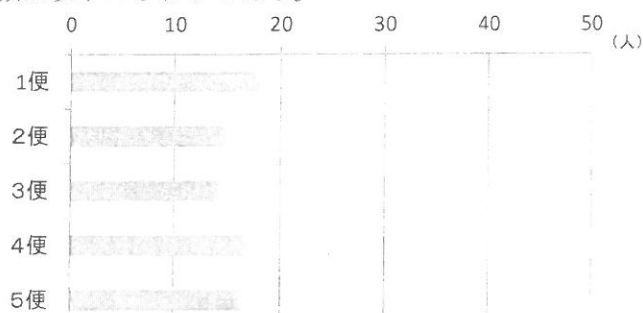
【1便当たり平均（5便）】

①ルート (平和台・ かやの中央循環)	②ルート (桜井・如意谷 かやの中央循環)	③ルート (栗生団地～ 小野原循環)	合計
16 人	22 人	15 人	18 人

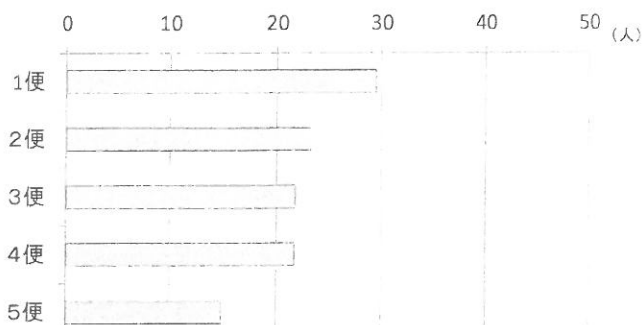
・1便当たりの平均では、全てのルートにおいて見直し基準の15人を超えている。

・続いて各ルートのバス1便あたりの利用者数は以下のとおりである。

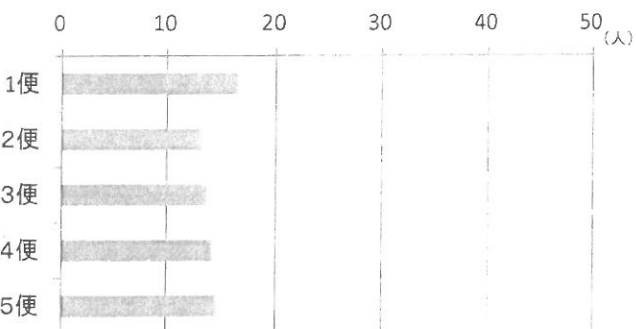
①ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (10:31かやの中央発)	18.3
2便 (11:56かやの中央発)	15.0
3便 (13:21かやの中央発)	14.5
4便 (14:46かやの中央発)	17.2
5便 (16:11かやの中央発)	16.7



②ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:47かやの中央発)	29.5
2便 (11:27かやの中央発)	23.2
3便 (13:07かやの中央発)	21.8
4便 (14:47かやの中央発)	21.7
5便 (16:27かやの中央発)	15.0



③ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:58栗生団地発)	16.8
2便 (11:23栗生団地発)	13.4
3便 (12:48栗生団地発)	13.9
4便 (14:13栗生団地発)	14.4
5便 (15:38栗生団地発)	14.8

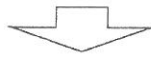


・①ルート、②ルートについては、ほぼ見直し基準の15人を超えている。しかし、③ルートに関しては、1便以外はすべて基準値を満たしていない

【ケース1～7を減便した場合】

	5便の場合の収支率予測	4便の場合の収支率予測
ケース1	25.5%	26.1%
ケース2	28.6%	29.3%
ケース3	28.5%	29.2%
ケース4	31.5%	32.3%
ケース5	30.5%	31.3%
ケース6	15.9%	16.2%
ケース7	20.2%	20.7%

- ・ 5便から4便に減便しても大幅な運行経費の低減につながらず、収支率の目標値 50%の達成は見込めない。また、さらなる減便は各便あたりの利用者数の減少を招くおそれもある。

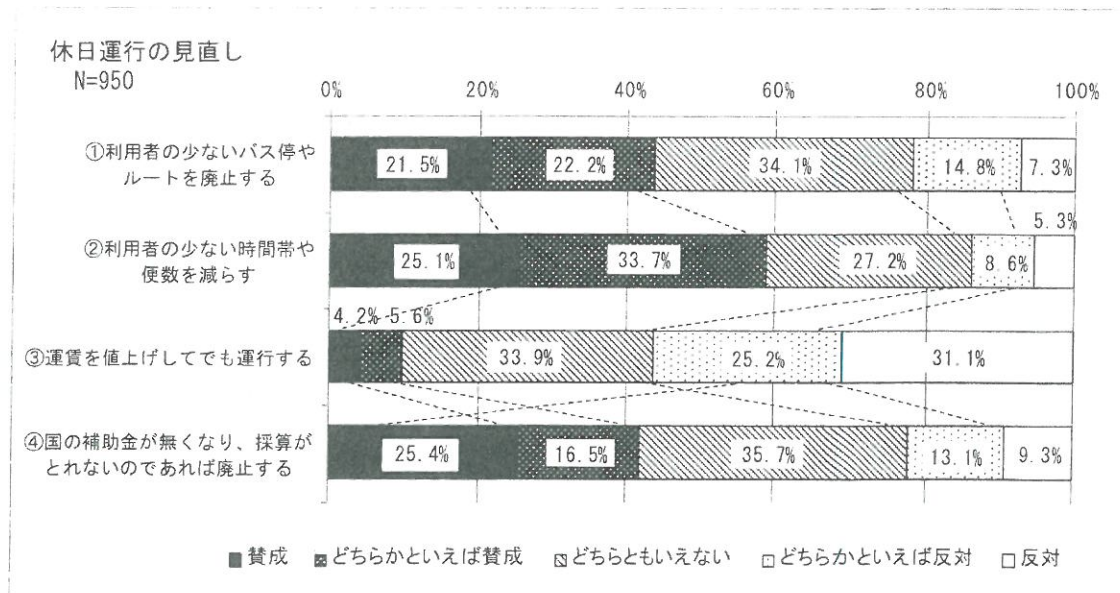


【便数の見直し検討結果】

- ・ 便数を現状より減らしたとしても収支率の目標値 50%の達成は見込めない。

③運賃の見直しについて

- ・ 市民アンケート調査では、見直しに関する賛否は以下のグラフのとおりである。



- ・ アンケート調査でも運賃の値上げに反対する市民が、減便やルートの廃止より非常に多い。

【ケース１～７の運賃を値上げした場合（高齢者の運賃を一般と同料金にした場合）】

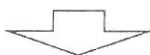
今年度実施した OD 調査より、休日利用者の 55.4%が高齢者（70 歳以上とする）と仮定し、さらに、平日及び休日のバス利用者アンケートにおける休日運行のあり方について、運賃を値上げしてでも運行するに「反対」の回答率 27.2%を高齢者運賃の値上げに伴う利用の減少率と仮定した場合の収支率予測を以下に示す。

【４便で運賃を値上げした場合】

	収支率予測	市負担額（年間）
ケース１	31.8%	2,513 千円
ケース２	35.8%	1,654 千円
ケース３	35.6%	956 千円
ケース４	39.5%	303 千円
ケース５	38.2%	856 千円
ケース６	19.9%	869 千円
ケース７	25.3%	1,565 千円

※一人当たりの単価 128 円が 184 円となる。

- ・高齢者運賃を値上げに伴う利用者の減少を考慮した場合、収支率の目標値 50%の達成は見込めない。また、休日のみ運賃を値上げすることにより、利用者がさらに減少するおそれもある。



【運賃等の見直し検討結果】

- ・運賃を値上げしても、収支率の目標値 50%の達成は見込めない。また、休日のみ運賃を値上げすることにより、利用者がさらに減少するおそれもある。

【見直し検討結果のまとめ】

- ・見直し基準に沿って休日の見直し検討を行ったが、収支率の改善は望めないため、さらなる運行効率の見直しを見出さない限り、日曜日・祝日の運行は廃止が妥当と考える。

(2) その他運行効率の見直しについて

- ・現状のシフトを検証した結果、平日運行はスケールメリットをいかし6台9人で運行効率が良い。しかし、休日運行は3台5人で運行しており、運転士1人あたりの待機時間が多く、運転効率が悪いことがわかった。
- ・現行における平日と休日の運転士1人あたりの1日の走行距離を以下に示す。

	平日 (877.6km/日)	休日 (246.5km/日)
運転士1人あたりの1日の走行距離	97.5km/人・日	49.3km/人・日



【その他運行効率の見直しについて】

- ・運転士1人が1日で運転出来る最大の時間を検証した結果、1便あたり1時間10分で1日6便のルートが最も効率が良い。なお、休日の交通渋滞による遅延時間も考慮すると、1便あたり1時間以内とする必要がある。

【概ね1便あたり1時間程度のルート（素案）】

