

議題 1. 休日運行の見直し検討について

1. 市民部会での検討

第 27 回市民部会（3 月 1 日）での検討の内容

①便数・時間帯について

- ・パターンダイヤであれば、もっと利用がしやすくなる。
- ・最終便の利用者が少ない時間帯は、廃止しても良いのではないかな。

②ルート・バス停について

- ・利用者が多いところのルートは残すほうが良い。
- ・箕面駅周辺は残してほしい。いかり、コーヨー等のスーパーを利用するため。

③その他

- ・利用促進は引き続き、様々な方法で継続していくべき。
- ・継続して利用促進をしていくことで、利用が増える可能性はある。
- ・利用者の多い高齢者、交通弱者がいることを考慮すると、全廃はやめてほしい。
- ・路線バスが運行していない地域は運行すべき。
- ・どの程度、ルートカットしたら収支率が上がるのかを示してほしい。

④各エリアについて

（平和台エリア）

- ・平和台から箕面駅・コーヨーへの買い物利用が主であり、帰りの利用者が多い。
- ・路線バスがないため、平和台の休日運行は残してほしい。

（西南エリア）

- ・休日の路線バスは、千里中央行きが主となる。
- ・坂が多く、歩いて桜井駅や牧落駅まで行き、電車で箕面駅まで買い物する人は少ない。

（如意谷エリア）

- ・高齢者が多く坂が多いため、箕面駅に向かった後に帰るのが難しい。
- ・路線バスは山麓線が運行しているが、山手側の「如意谷三丁目」「山手公園前」「ルミナス箕面の森」は箕面駅方面の路線バスがないため、オレンジゆずるバスは必要。

（中部エリア）

- ・路線バスが充実しており、「かやの中央」「箕面駅」にも行くことが出来る。

（栗生団地エリア）

- ・路線バスで、「かやの中央」「箕面駅」に行くことが出来る。路線バスとオレンジゆずるバスの、いずれかを自分の都合（ダイヤ）に合わせて利用する。

（小野原エリア）

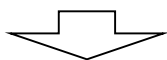
- ・利用が少なくても小野原南を残しておく、歩いてでもこのバス停へ乗りに行く可能性がある。
- ・東部（小野原）の一部、ルートカットしてはどうか。多文化交流センター前は残す。
- ・小野原を通る路線バスは「北千里」「千里中央」が主な目的地となるため、オレンジゆずるバスが無くなると、「かやの中央」に行くことが出来なくなる。

2. 第 27 回市民部会の意見を踏まえた検討フロー

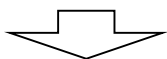
- ・実証運行から本格運行へ移行させるため、前回の市民部会の意見を踏まえ、廃止も視野に入れた、大幅な縮小・ルートカットした効率のよい運行内容を検討する。

【検討フロー】

検討①：便数の見直し



検討②：ルート・バス停の見直し



検討③：各エリア毎の路線バスの運行ルートの確認

日曜・祝日運行ルート（素案）についてグループ討議

3. 検討フローに基づいた見直し

(1) 現行の休日ルートと各バス停の利用者数

- ・検討フローに基づいて見直しを行うにあたり、現在のルート別の収支率を以下に示す。



※バス停間隔が 200m 以内の距離に近いバス停は合計

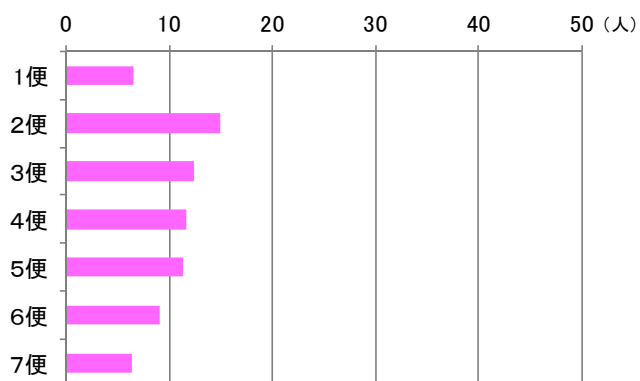
【ルート別の収支率】

① (西部) ルート	② (中部) ルート	③ (東部) ルート	全体
32.0%	34.6%	28.7%	31.7%

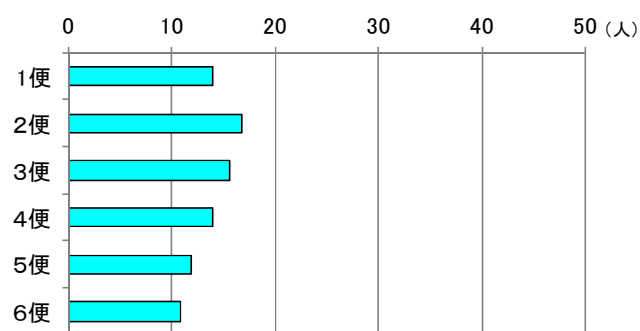
※平成 27 年 5 月 10 日～平成 27 年 11 月 30 日

【検討①：便数の見直しについて】

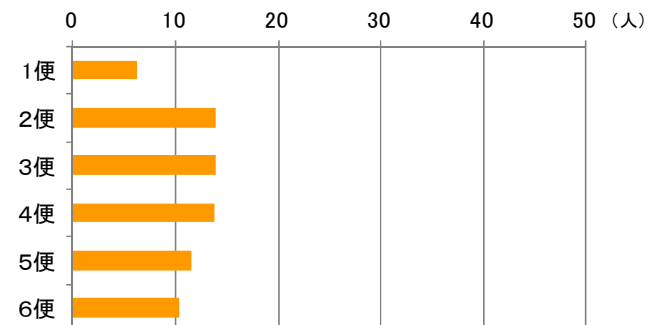
①ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:55桜井駅発)	6.5
2便 (10:42箕面駅発)	15.0
3便 (11:52箕面駅発)	12.4
4便 (13:02箕面駅発)	11.7
5便 (15:15箕面駅発)	11.4
6便 (16:25箕面駅発)	9.2
7便 (17:35箕面駅発)	6.4



②ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:28新船場北橋発)	14.0
2便 (10:43かやの中央発)	16.7
3便 (12:03かやの中央発)	15.6
4便 (14:38かやの中央発)	14.0
5便 (15:58かやの中央発)	11.8
6便 (17:18かやの中央発)	10.8



③ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:01小野原西五丁目発)	6.2
2便 (9:55粟生団地発)	14.0
3便 (11:15粟生団地発)	13.9
4便 (14:06粟生団地発)	13.7
5便 (15:26粟生団地発)	11.6
6便 (16:46粟生団地発)	10.4



- ・今年度の日曜・祝日ルートは前年度より増便させ、6便～7便で運行したが、各ルートの遅い時間帯の便の利用者が減少する。

■減便を行った場合の利用者予測と収支率



- ・便数を7便～6便を6便～5便に見直し、一部区間を平日運行と同じに見直したルートの利用者予測と収支率を以下に示す。

ルート	便数	利用者予測	収支率予測
①ルート	6 便	69 人	34.7%
②ルート	5 便	76 人	37.3%
③ルート	5 便	64 人	30.6%
合計		209 人	34.2%

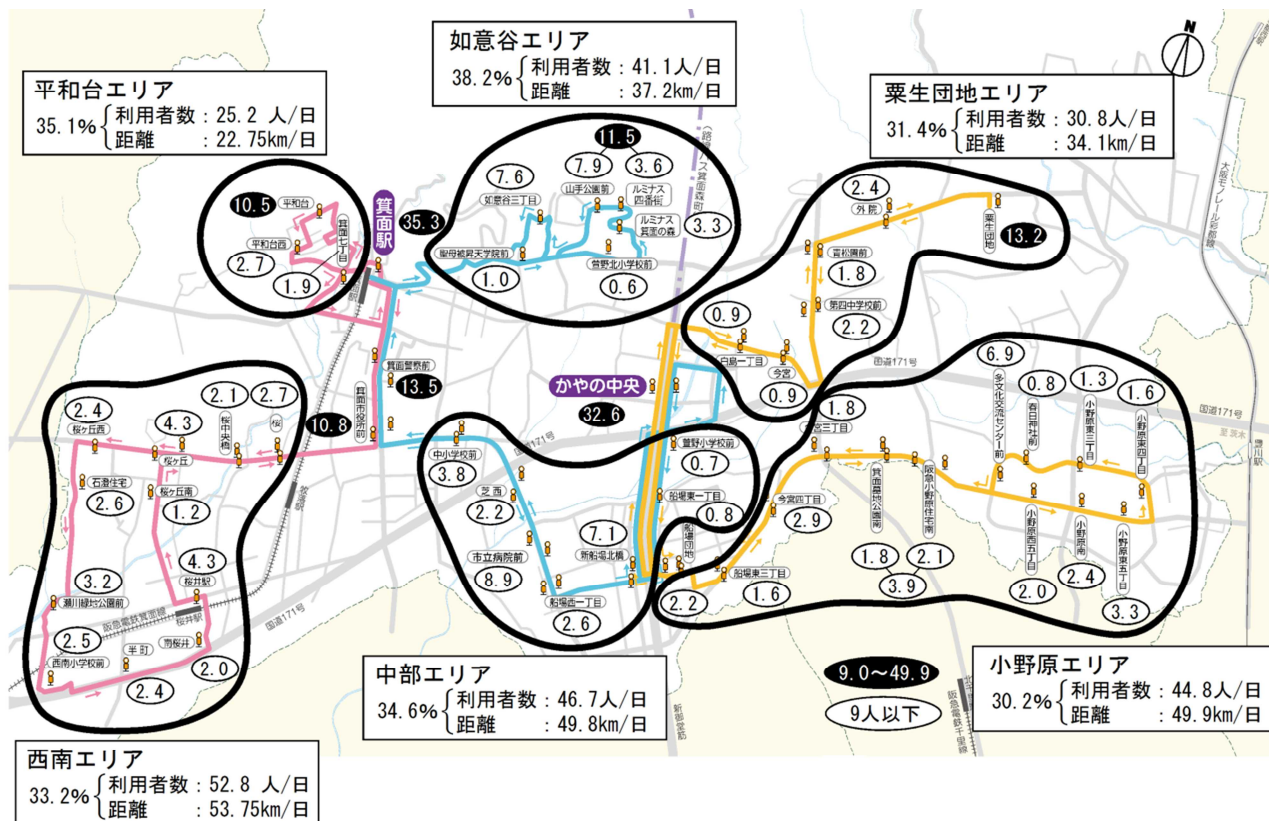
【検討結果】

- ・現行ルートを基本に、利用者の少ない便を減便をしたところ収支率 50%には満たない。しかし、収支率は改善することから、最終便を減便したうえで、ルート・バス停の検討を行う。

【検討②：ルート・バス停の見直し】

①エリア毎（6つに区分）における利用状況

- ・ 現行の休日運行の3ルートは6つのエリアで区分すると、1つのルートにつき、2つのエリア内を運行している。
- ・ 廃止も視野に入れた、大幅な縮小・ルートカットを行うにあたり、各エリア毎の収支率を示す。



エリア	利用者数 (1日平均)	運行距離	収支率	利用者数÷ 運行距離
如意谷エリア	41.1 人	37.2km/日	38.2%	1.10
平和台エリア	25.2 人	22.7km/日	35.1%	1.11
中部エリア	46.7 人	49.8km/日	34.6%	0.93
西南エリア	52.8 人	53.7km/日	33.2%	0.98
栗生団地エリア	30.8 人	34.1km/日	31.4%	0.90
小野原エリア	44.8 人	49.9km/日	30.2%	0.89

【検討結果】

- ・ 各エリアの収支率を検証した結果、収支率 50%には満たない。
- ・ 現在は2つのエリアを1つのルートとして、運転士1人で運行しているが、3つのエリアを運転士1人で運行する、運行効率の検討を行う。

②3つのエリアを結んだルートの場合

・3つのエリアで構成するルートにおける利用者数と収支率の試算を以下に示す。

■試算条件

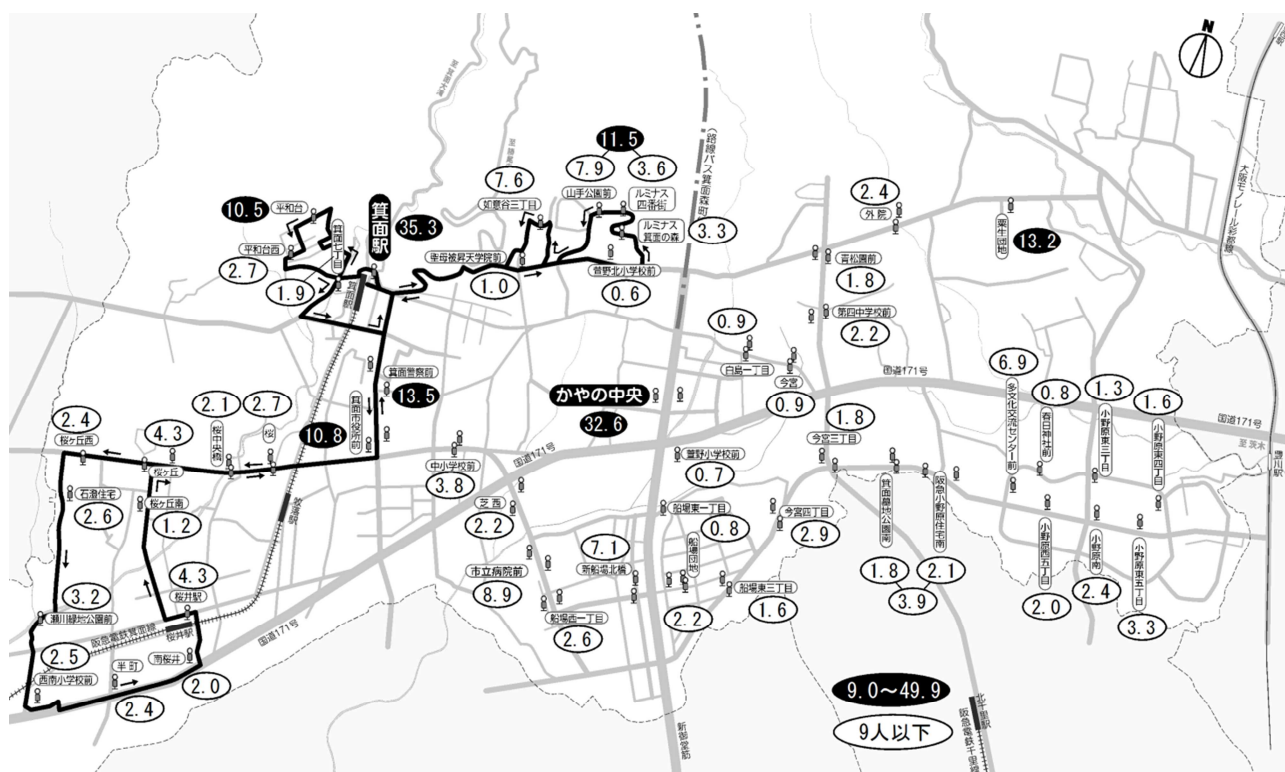
※人件費、燃料油脂費等はH27年度ベースにして運行経費を算出。

※収入単価はH27年度日曜・祝日の1人あたりの運行収入をもとに算出（128円/人）

※概ね18時以降の最終便の利用者が45.7%に減少すると予測。

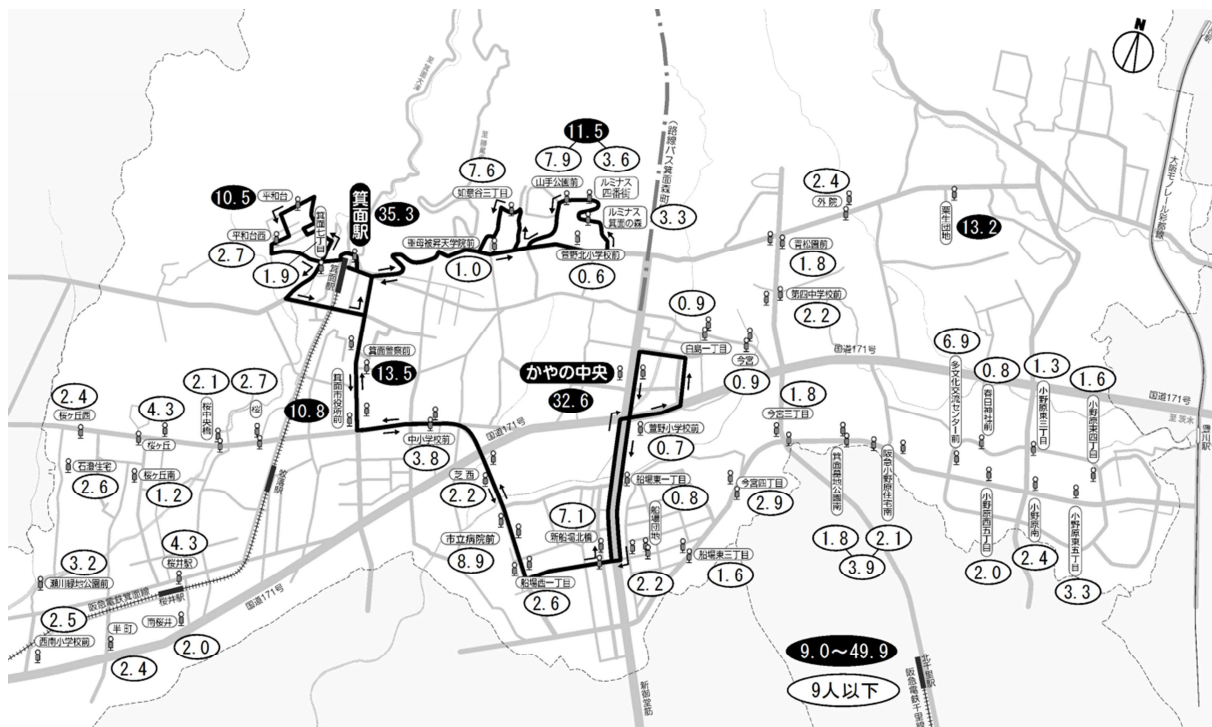
※今年度ルートにおいて、若干の遅延が発生しているため、運行効率から各エリアにおいてショートカット出来るルートにて試算。

■ケース①：平和台・如意谷・西南エリアを結ぶルート



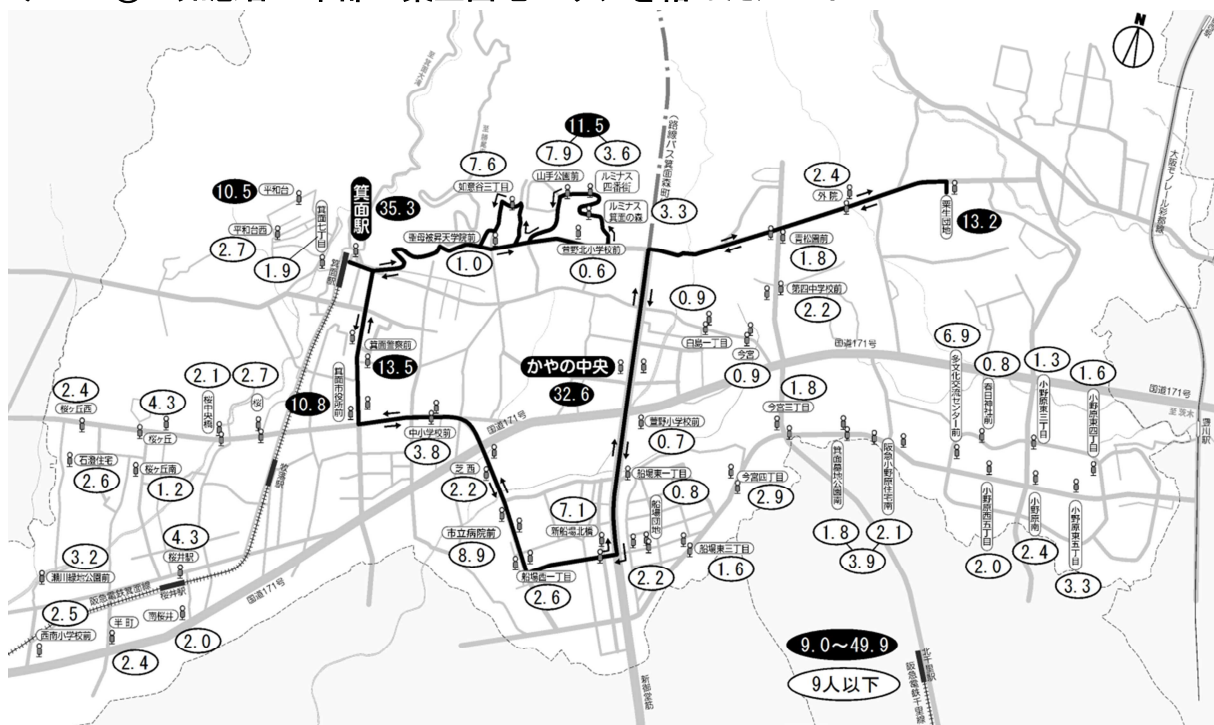
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	95.8km	9 時～13 時 ・ 14 時～18 時	105 人	43.9%

■ケース②：平和台・如意谷・中部エリアを結んだルート



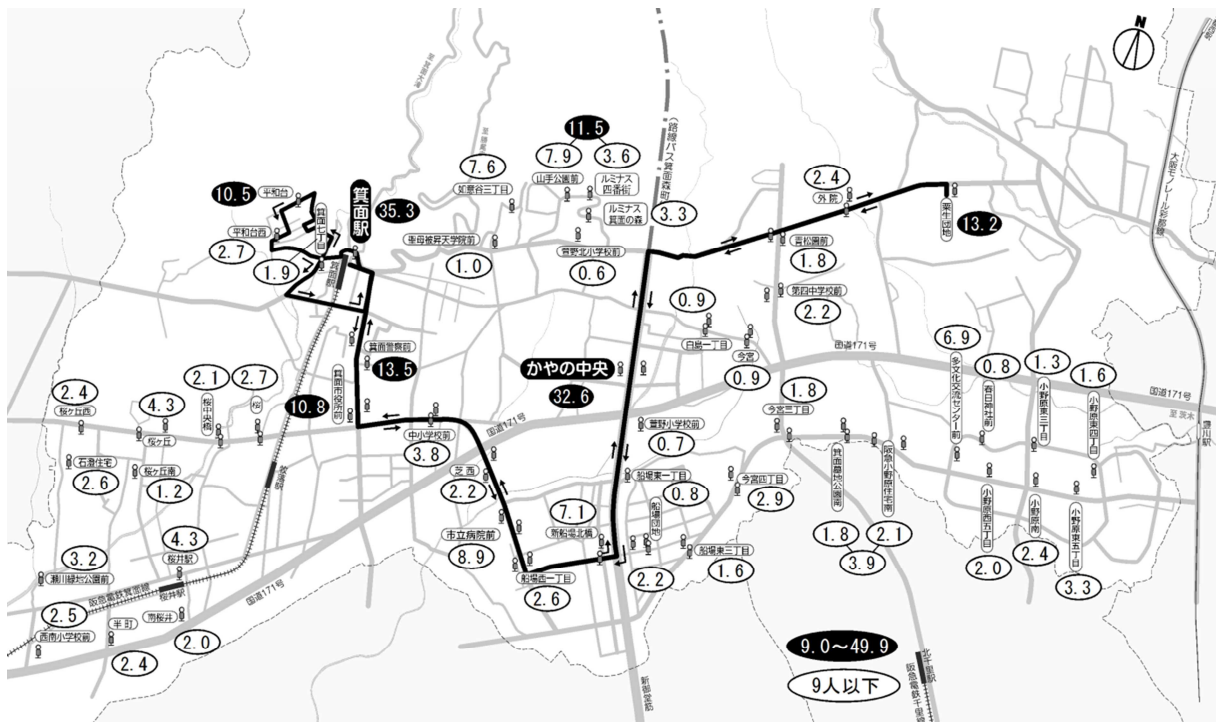
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	92.1km	9 時～13 時 ・ 14 時～18 時	100 人	43.3%

■ケース③：如意谷・中部・栗生団地エリアを結んだルート



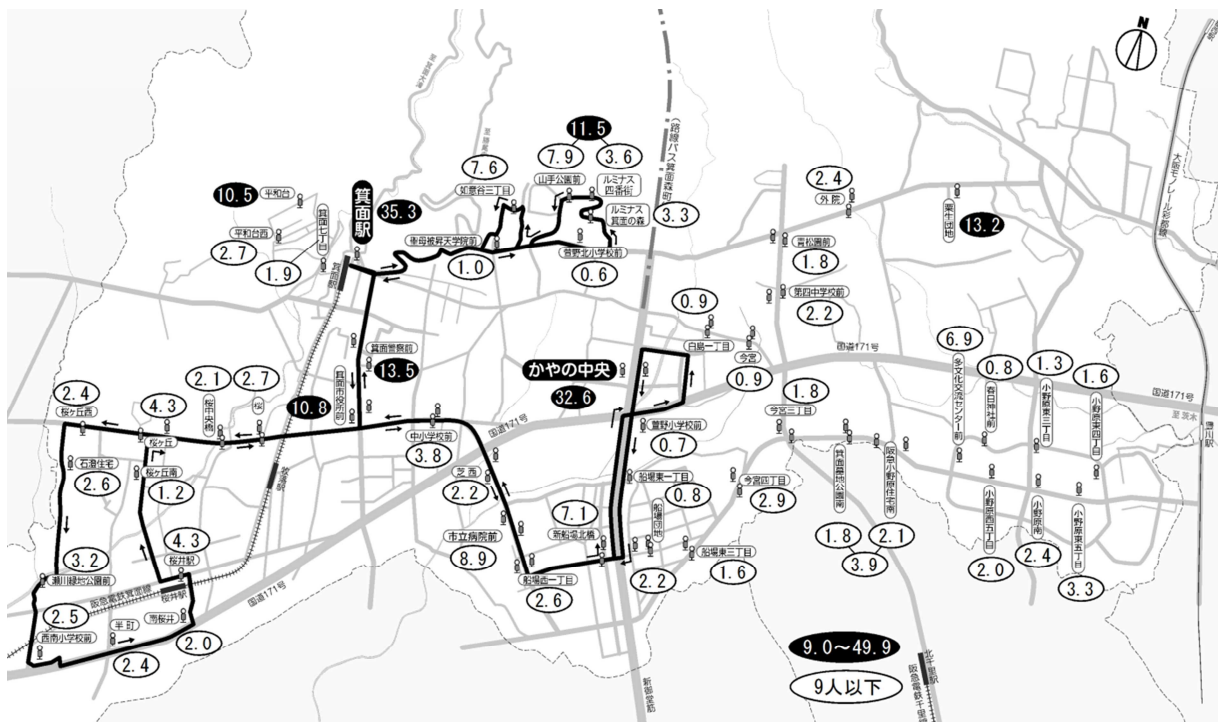
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	106.5km	9 時～13 時半 ・ 14 時～18 時半	106 人	42.3%

■ケース④：平和台・中部・栗生団地エリアを結んだルート



便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	97.5km	9 時～13 時半 ・ 15 時～18 時	88 人	38.4%

■ケース⑤：如意谷・中部・西南エリアを結んだルート



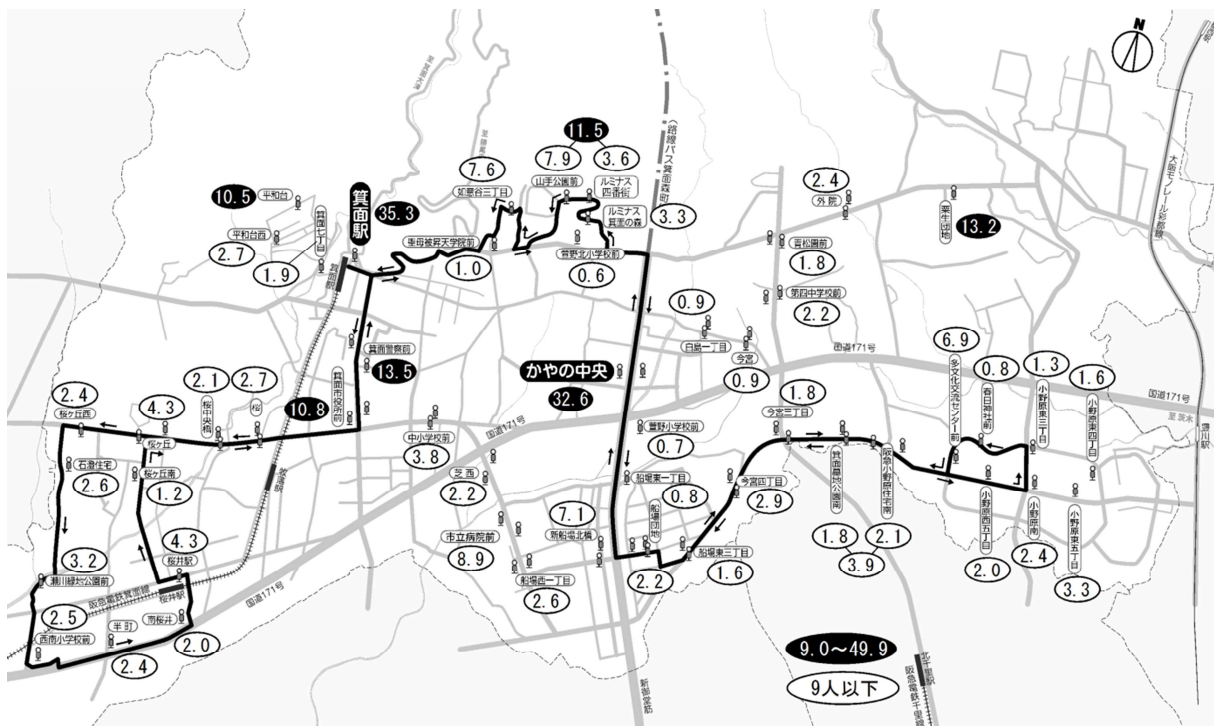
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	130.0km	9 時～13 時・ 14 時～17 時半・ 18 時半～20 時半	109 人	36.7%

Map showing bus routes and waiting times (in minutes) around Maibara Station (真面目駅). The map includes labels for various bus stops and the time in minutes for each route. A legend at the bottom indicates that times are in minutes and that routes with times from 9.0 to 49.9 minutes are marked with a thick black line.

Legend: 9.0 ~ 49.9 (9人以下)

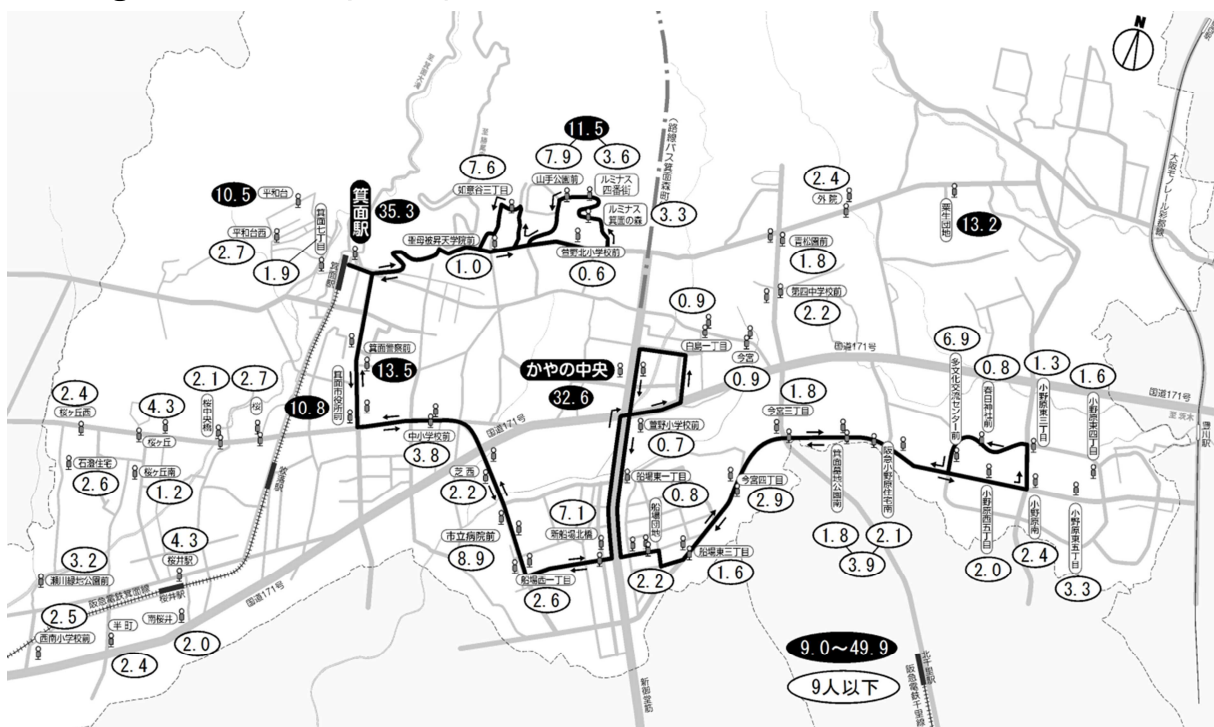
10

■ケース⑧：如意谷・西南・小野原エリアを結んだルート



便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	156.3km	9 時～13 時・ 14 時半～19 時・ 20 時半～22 時半	115 人	32.5%

■ケース⑨：如意谷・中部・小野原エリアを結んだルート

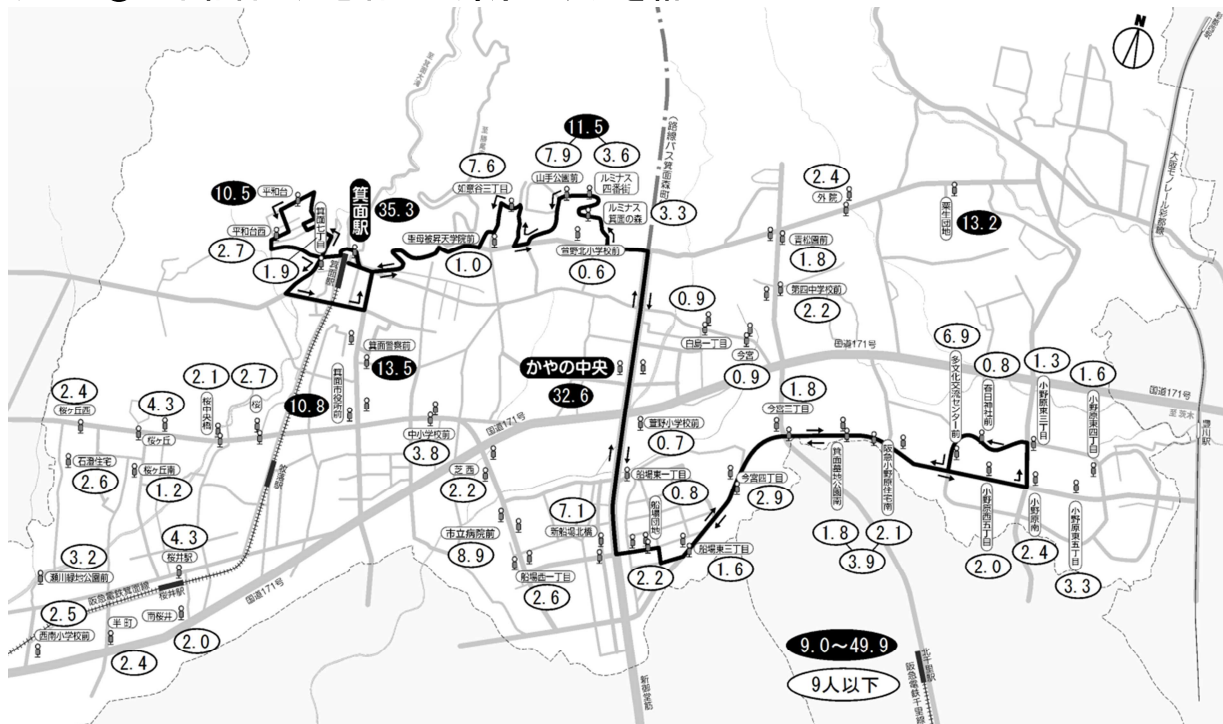


便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	132.5km	9 時～13 時・ 14 時～18 時・ 18 時～20 時半	98 人	32.5%

9人以下

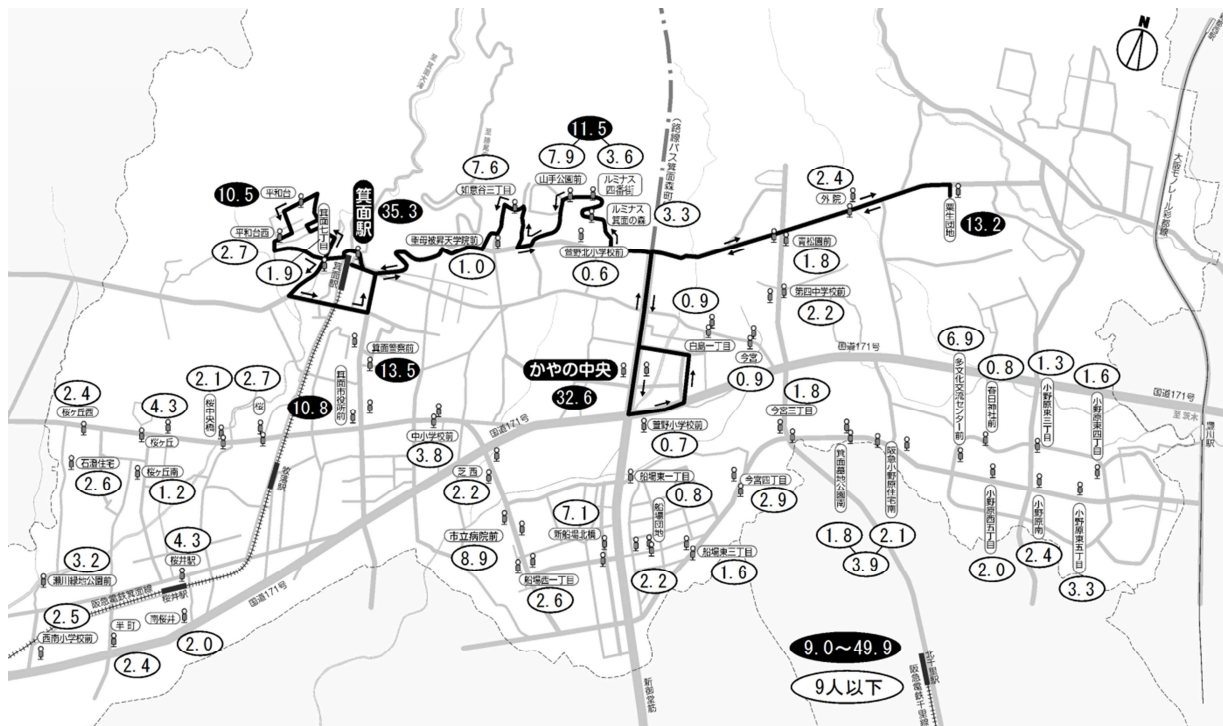
12

■ケース⑫：平和台・如意谷・小野原エリアを結んだルート



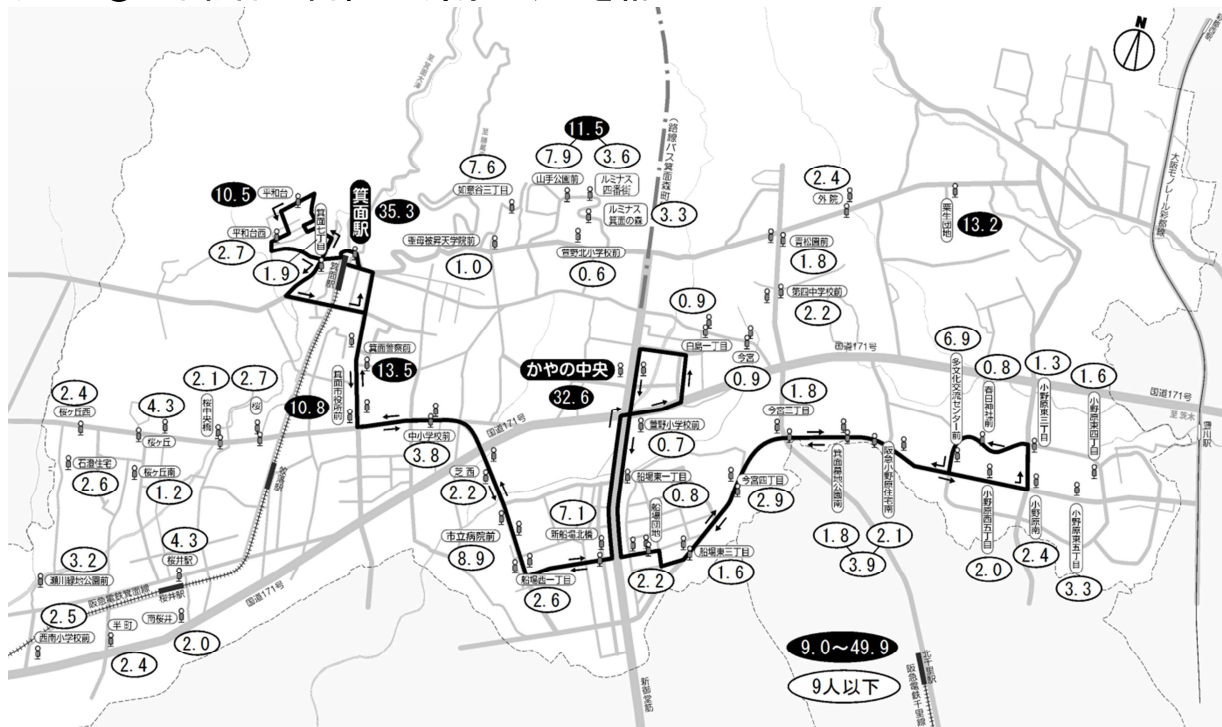
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	125.0km	9 時～13 時・ 14 時～18 時・ 19 時～21 時	91 人	30.5%

■ケース⑬：平和台・如意谷・栗生団地エリアを結んだルート



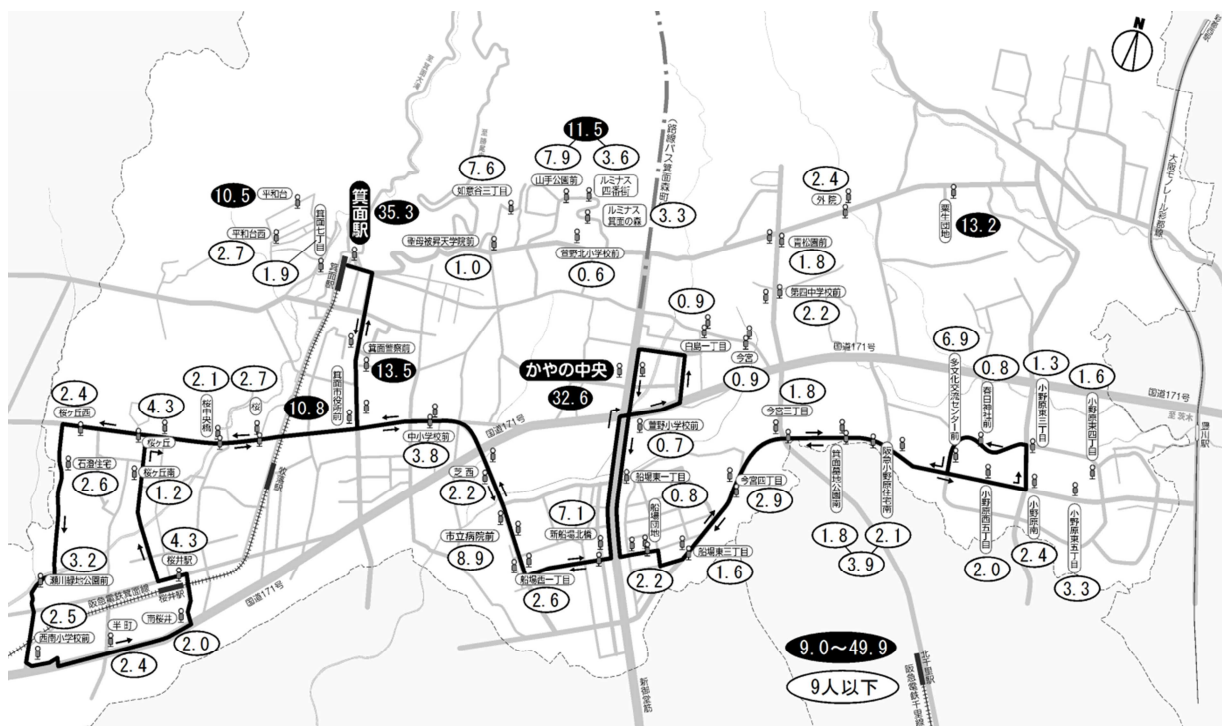
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	108.0km	9 時～12 時半・ 13 時半～17 時・ 18 時～19 時	78 人	30.4%

■ケース⑭：平和台・中部・小野原エリアを結んだルート



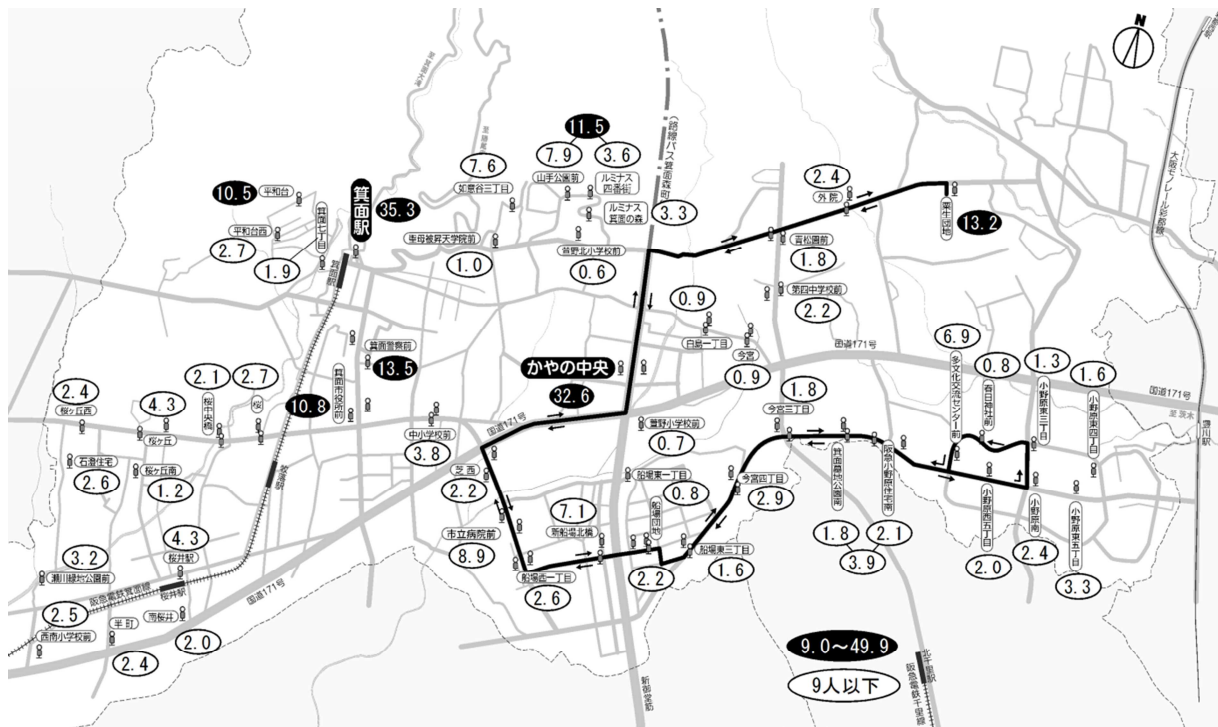
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	123.0km	9 時～13 時・ 14 時～18 時・ 19 時～21 時	84 人	30.1%

■ケース⑮：西南・中部・小野原エリアを結んだルート

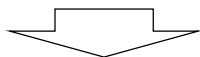


便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	154.8km	9 時～13 時半・ 14 時半～19 時・ 20 時～22 時半	100 人	29.1%

■ケース⑩：栗生団地～かやの中央～私立病院前～小野原エリアを結んだルート



便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	104.6km	9 時～13 時半 ・ 15 時～18 時	70 人	29.7%



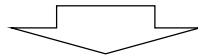
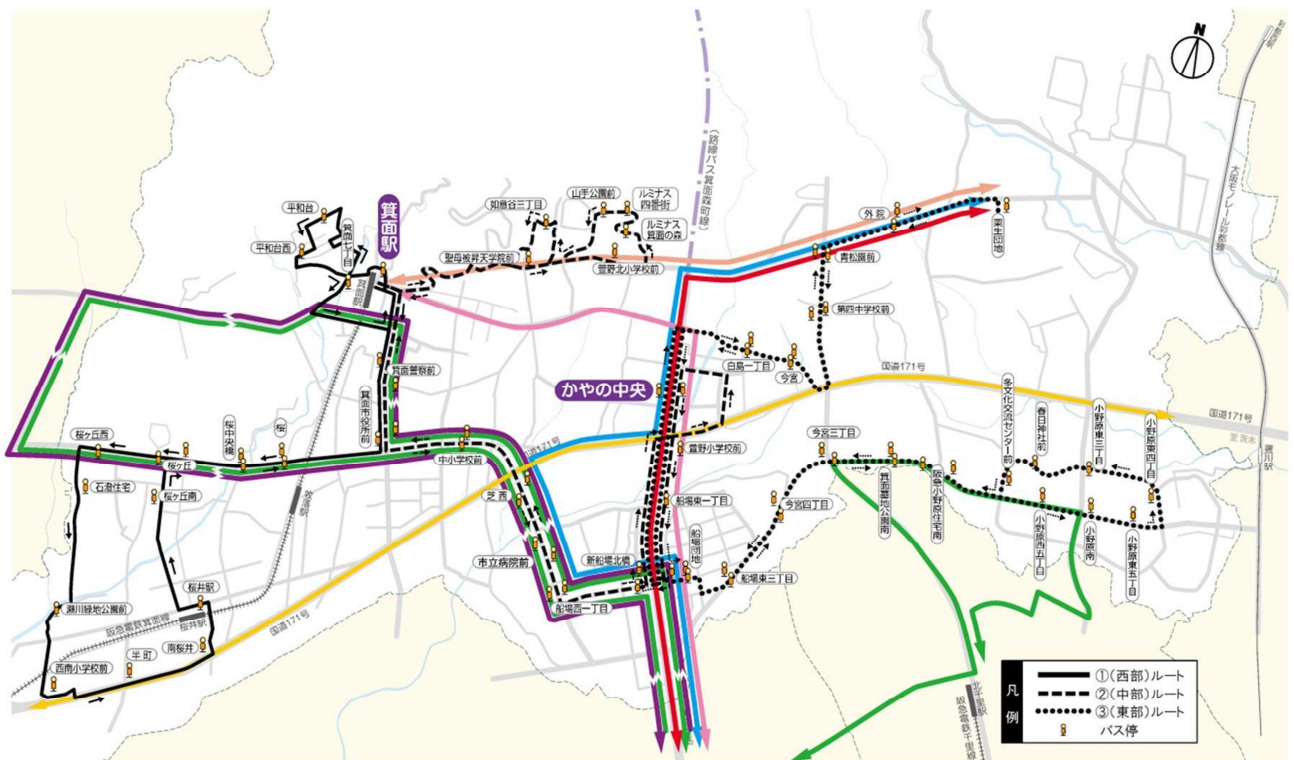
【検証結果】

- ・ 3つのエリアを統合した結果、収支率 50%には満たないが、改善するケースもある。
- ・ 収支率が改善したケースにおいては、運行しないエリアもある。

【検討③：路線バスについて】

- ・第27回市民部会の検討で意見のあった、日曜・祝日において、路線バスが運行していないエリアを確認する。

■日曜・祝日のオレンジゆずるバスルートと主な路線バスルート



- ・路線バスは路線毎に、目的地が異なる路線もあるため、各エリア毎にルートを確認する。

①ルート

②ルート

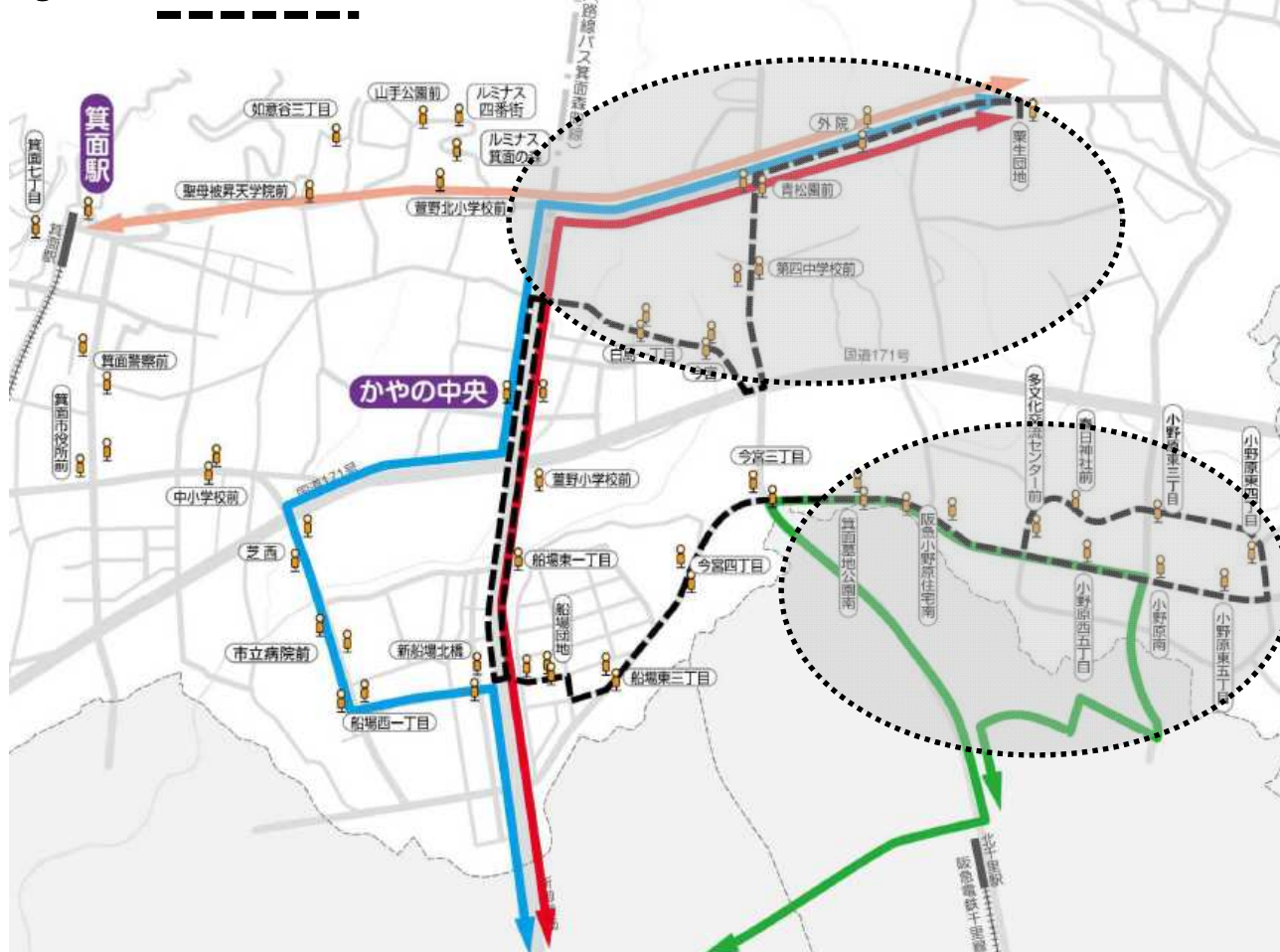


- 18

③栗生団地・小野原エリア

オレンジゆずるバスルート

③ルート



路線バスルート	便数	便数
千里中央～今宮3丁目～小野原西五丁目～千里中央	9便/日	12時30分～21時40分
栗生団地～外院～白島～萱野北小学校前～聖母被昇天学院前～箕面駅	15便/日	7時00分～21時45分
千里中央～新船場北橋～市立病院前～かやの中央～栗生団地	7便/日	9時30分～15時00分
千里中央～かやの中央～青松園前～栗生団地	18便/日	6時30分～21時30分

- ・ 栗生団地エリアにおいては、主な目的地となる「箕面駅」「かやの中央」へは路線バスでもアクセスすることが出来る。
- ・ 小野原エリアにおいては、「北千里」「千里中央」方面の路線バスが主となるため、オレンジゆずるバスの主な目的地である「かやの中央」へはアクセスが出来なくなる。