

【案件 2】

地域公共交通バスについて

1 オレンジゆずるバスの運行状況について

(1) 月曜～土曜の運行の状況（参考資料4）

【利用状況】（1日及び1便あたりの平均利用者数）

- 本格運行〈遅延対策前〉（平成25年5月～平成26年4月）：1,346人/日 35人/便
- 本格運行〈遅延対策後〉（平成26年5月～平成27年3月）：1,365人/日 36人/便
- （平成27年4月～平成28年3月）：1,408人/日 37人/便
- （平成28年4月～平成29年3月）：1,496人/日 39人/便
- （平成29年4月～平成30年3月）：1,588人/日 42人/便
- （平成30年4月～平成31年3月）：1,597人/日 42人/便
- （平成31年4月～令和2年 3月）：1,592人/日 42人/便
- （令和 2年4月～令和3年 3月）：1,176人/日 31人/便
- （令和 3年4月～令和4年 3月）：1,231人/日 32人/便
- （令和 4年4月～令和5年 3月）：1,331人/日 35人/便
- （令和 5年4月～令和5年11月）：1,437人/日 38人/便
- 最大：1,817人/日（令和5年度実績）

【本格運行内容】

- 運行ルート：市内3ルート 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）

※市内3ルートの平均運行距離は、約27km/便
各ルート1時間に1便のパターンダイヤ

- 運行日時：月曜～土曜（12月29日～1月3日は除く）、7時台～18時台

- 運賃：大人 230円、小児 100円、障害者等・70歳以上の高齢者 100円

【収支率】

(年度)

	H22	H23	H24	H25	H26	H27	H28
収支率(%) (目標50%)	30.0	32.6	34.7	45.8	48.0	48.9	48.6

	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
収支率(%) (目標50%)	49.0	47.7	47.7	34.8	36.9	42.2	43.7

(2) 日曜・祝日の運行の状況 (参考資料4)

【利用状況】 (1日及び1便あたりの平均利用者数)

○本格運行 (平成28年7月～平成29年3月)	: 133人/日	11人/便
(平成29年4月～平成30年3月)	: 133人/日	11人/便
(平成30年4月～平成31年3月)	: 137人/日	12人/便
(平成31年4月～令和2年 3月)	: 141人/日	12人/便
(令和 2年4月～令和3年 3月)	: 105人/日	9人/便
(令和 3年4月～令和4年 3月)	: 107人/日	9人/便
(令和 4年4月～令和5年 3月)	: 119人/日	10人/便
(令和 5年4月～令和5年11月)	: 132人/日	11人/便

最大 : 199人/日 (令和5年度実績)

【本格運行内容】

- 運行ルート : 市内2ルート 紫ルート (箕面駅・桜井・平和台・如意谷循環)
 緑ルート (かやの中央・小野原・粟生団地循環)

※市内2ルートの平均運行距離は、約13km/便

各ルート1.5～2時間に1便の運転士1人で効率的に
 運行するダイヤ

- 運行日時 : 日曜・祝日 (12月29日～1月3日含む) 、9時台～17時台

- 運賃 : 大人 230円、小児 100円、障害者等・70歳以上の高齢者 100円

【収支率】

(年度)

	H25	H26	H27	H28	H29	H30	R元	R2	R3	R4	R5
収支率(%) (目標50%)	19.9	21.0	25.2	30.3	30.7	31.5	30.9	21.3	22.1	26.0	26.9

2 地域公共交通計画等の策定について

(1) 地域公共交通計画等策定の目的

持続して発展できる都市に向け、箕面市は、「コンパクトなまちづくり」と「公共交通ネットワーク」との連携をめざす立地適正化計画を策定（平成28年2月）した。

公共交通ネットワークについては、北大阪急行線の延伸により、市中央部に強靱な公共交通軸を持つこととなる。また、あわせて、バス路線を再編することにより、東西移動の利便性が向上するなど、市内移動がスムーズにできるようになる。

そのため、地域公共交通の活性化及び再生に関する法律に基づく「地域公共交通計画」を策定するとともに、オレンジゆずるバスの再編については、「オレンジゆずるバス再編計画」としてとりまとめた。

(2) 地域公共交通計画の策定（平成28年度～令和4年度）（参考資料5）

①市民意向の把握（市民アンケート、利用者アンケートの実施）

- ・市民アンケート（平成29年2月実施、配布数5,000、回収率57.2%）
- ・利用者アンケート（平成29年2月実施、配布数11,512、回収率27.3%）

②現在の交通行動の把握

- ・OD調査、パーソントリップ調査の分析

※OD調査：阪急バス(株)が実施した路線バス利用による停留所間の乗降数等を把握する調査

（ODは、Origin（起点・出発点）・Destination（終点・目的地）の略）

パーソントリップ調査：国土交通省が実施した人の動き（目的、交通手段等）を総合的に把握する調査

③アンケート結果の分析

- ・バス路線再編の市民・路線バス利用者の行き先意向を地域別に分析

④バス路線再編の検討

- ・市民・路線バス利用者の行き先意向の運行ルート案への反映方法を検討
- ・アンケート集約結果案（運行ルート案）の検討（阪急バス案との比較）
- ・地域公共交通計画の方向性にかかるパブリックコメント・市民説明会の実施
- ・市民意見を踏まえた運行ルート案の修正、社会実験路線の運行ルート検討
- ・バス路線再編案（運行頻度案）の検討
- ・社会実験路線の評価基準および評価・見直しスケジュールの検討
- ・地域公共交通計画（素案）にかかるパブリックコメント・市民説明会の実施
- ・市民意見を踏まえた再編案の修正（参考資料6）

⑤地域公共交通計画の策定

- ・令和4年9月、地域公共交通計画の策定および大臣送付

(3) オレンジゆずるバス再編計画の策定（令和4年度～5年度）（参考資料7）

①オレンジゆずるバス再編検討分科会の設置

- ・市民委員、商工関係者を中心に構成

②市民意向・利用状況の把握

（市民アンケート、利用者アンケート・オレンジゆずるバスOD調査の実施）

- ・市民アンケート（令和4年7月実施、配布数2,000、回収率43.6%）
- ・利用者アンケート（令和4年7月実施、配布数946、回収率48.8%）
- ・OD調査（令和4年7月実施）

③アンケート結果の分析

- ・市民の日常生活における外出や公共交通の利用状況、オレンジゆずるバスの利用実態およびオレンジゆずるバス利用者の地域別の行き先意向を分析

④オレンジゆずるバス再編の検討

- ・再編のコンセプトの検討
- ・運行ルート案の検討（参考資料8）
- ・運行計画（日・祝運行）の検討
- ・オレンジゆずるバス利便増進策（ダイヤ・運行時間帯・運賃）の検討
- ・オレンジゆずるバスと路線バスの乗継割引の検討
- ・評価基準・評価スケジュールの検討
- ・オレンジゆずるバス再編計画（素案）にかかるパブリックコメント・市民説明会の実施

⑤オレンジゆずるバス再編計画策定

- ・令和5年8月、オレンジゆずるバス再編計画の策定および公表

(4) 実証運行・本格運行（令和5年度～）

許認可手続き、バス停設置等を行ったうえで、鉄道開業（令和6年3月23日）に合わせて再編後のバス路線網での運行を開始し、路線バスの一部路線及びオレンジゆずるバスにおいては実証運行による社会実験を実施し検証を行う。

○路線バスの社会実験路線の評価（参考資料9）

社会実験路線は路線再編後の需要が不透明であるため、阪急バス株式会社の営業路線として成立することを確認する一方で、利用者にとって分かりやすい評価基準とするため、「収支率100%となる1便あたりの利用者数」を路線ごとに算出し、評価基準として設定する。

社会実験路線の評価の流れ及び期間については、次のとおり

- ・運行開始翌年度の第1四半期経過後に1次評価、第3四半期経過後に2次評価を行う
- ・1次評価時点で収支率80%以上、2次評価時点で収支率100%以上となる場合は翌年度から社会実験と同等のサービスレベルで本格運行へ移行
- ・収支率が200%以上の場合はサービスレベルの向上を検討
- ・収支率が100%を下回る場合においては、減便や路線の見直し等の検討を行うが、利用状況に応じて最長1年半の社会実験を行う

○オレンジゆずるバスの実証運行の評価（参考資料7）

- ・利用者負担と行政負担が1：1となる収支率50%を基本として、「バス1便あたりの利用者数」、「バス停1日あたりの利用者数」により評価を行う。
- ・オレンジゆずるバスは、路線バスを補完する役割であることから、路線バスの社会実験運行の評価結果を踏まえ、オレンジゆずるバスの見直しの検討を行う。
- ・令和7年度までの概ね2年間を実証運行期間とし、令和8年度から本格運行に移行する。