

# オレンジゆずるバスの日曜・祝日 実証運行見直し(素案)の説明会



平成26年1月

箕面市・箕面市地域公共交通活性化協議会

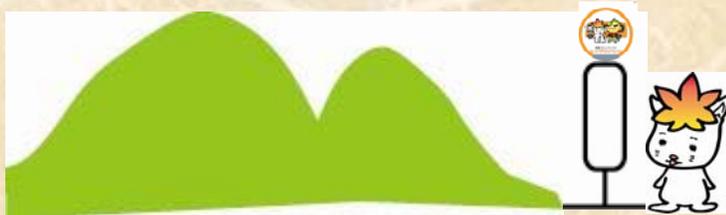
## 目次

1. 本格運行・実証運行の状況
2. 実証運行の評価
3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)
4. 今後の進め方

# 1. 本格運行・実証運行の状況

## (1) 月曜～土曜運行について（本格運行）

- 平成22年9月よりオレンジゆずるバスの実証運行を開始し、その都度、評価・見直しを行い、平成24年度に本格運行に向けた運行計画の立案を行いました。平日に関しては利用者は需要予測を上回り、また収支率の改善が図られていることから、より効果的・効率的な運行見直しを行い、月曜～土曜の平日については平成25年5月20日より本格運行を開始しています。



# 1. 本格運行・実証運行の状況

## (2) 平日（月曜～土曜）利用者数

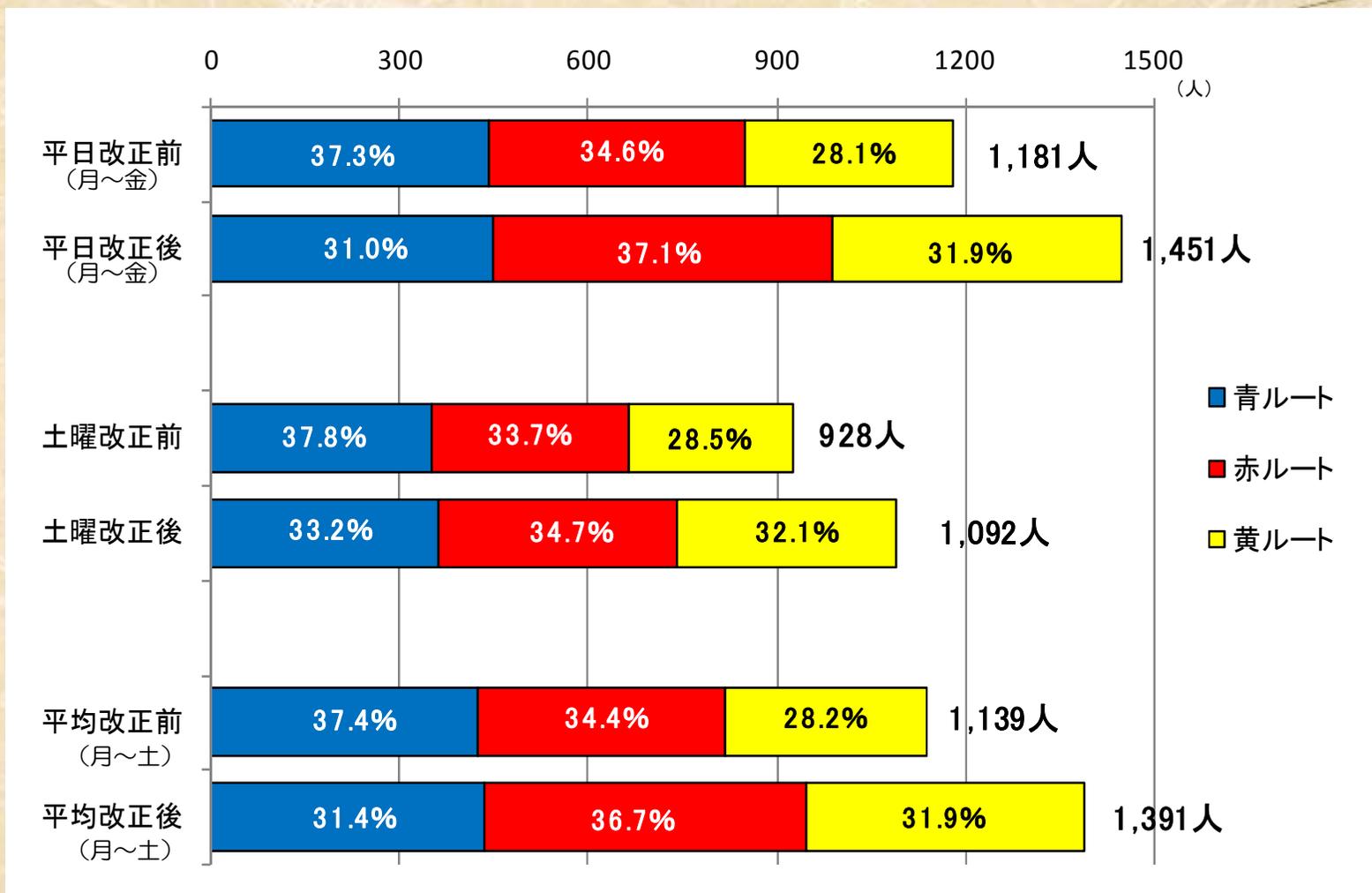
### ①ルート別1日あたりの利用者数（平成25年5月20日から平成25年10月31日までの平均）

- ・平成25年5月の本格運行開始以降、利用者数の増加が続いている。実証運行時の平日における1日あたりの利用者数は、1,139人であったが、現在は約1,391人まで伸びている。
- ・月曜～金曜に関しては、1日あたりの利用者数は1,415人まで伸びている。

		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
月曜～金曜	改正前	441人	408人	332人	1,181人
	改正後	450人	538人	463人	1,451人
土曜	改正前	351人	313人	264人	928人
	改正後	363人	379人	350人	1,092人
平均 (月～土)	改正前	426人	392人	321人	1,139人
	改正後	436人	511人	444人	1,391人

# 1. 本格運行・実証運行の状況

①ルート別1日あたりの利用者数（平成25年5月20日から平成25年10月31日までの平均）



# 1. 本格運行・実証運行の状況

## (3) 日曜・祝日運行について（実証運行）

- 利用者は需要予測を下回り、また収支率も目標を大きく下回っている。
- 日曜・祝日運行の取り止めも検討されたが、日曜・祝日利用の主目的である「買物」に合わせたルートやダイヤの見直しにより平成25年5月26日より新たな実証運行を開始した。
- 日曜・祝日の実証運行は1年間であるため、今後、運行評価及びその評価結果を受け、必要に応じた見直しの検討が必要となる。

## (4) 日曜・祝日利用者数

### ①ルート別1日あたりの利用者数（平成25年5月26日から平成25年10月27日までの平均）

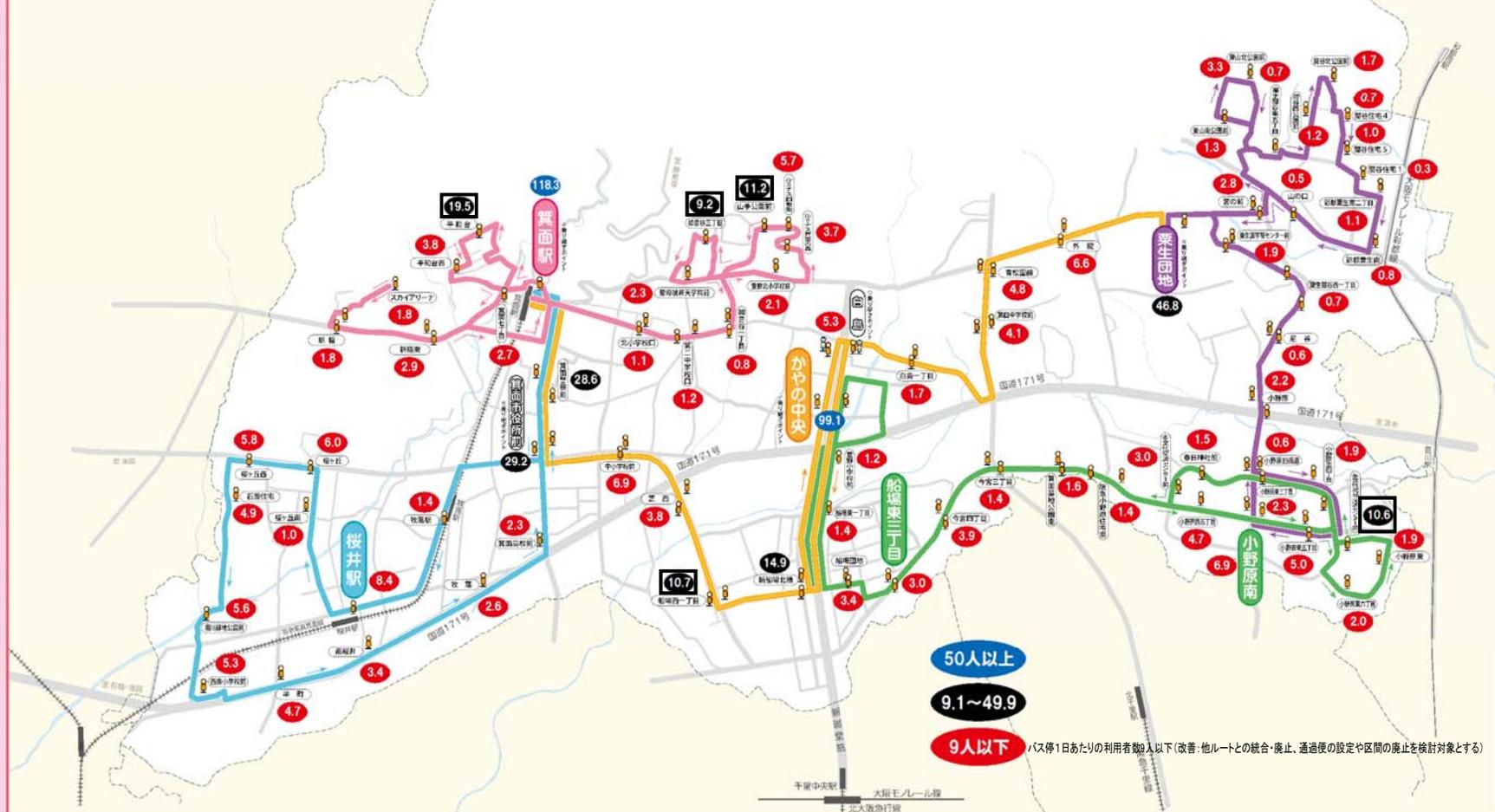
1日あたりの平均利用者数は481人となっており、当初見込み723人と比べても少ない数値となっている。

①ルート	②ルート	③ルート	④ルート	⑤ルート	合計
100人	89人	195人	67人	30人	481人

# 1. 本格運行・実証運行の状況

## ②バス停別1日あたりの利用者数

見直し基準値を超えているバス停は11か所のみ。  
買い物等の目的地以外のバス停で基準値を超えているバス停は5か所のみ。



# 1. 本格運行・実証運行の状況

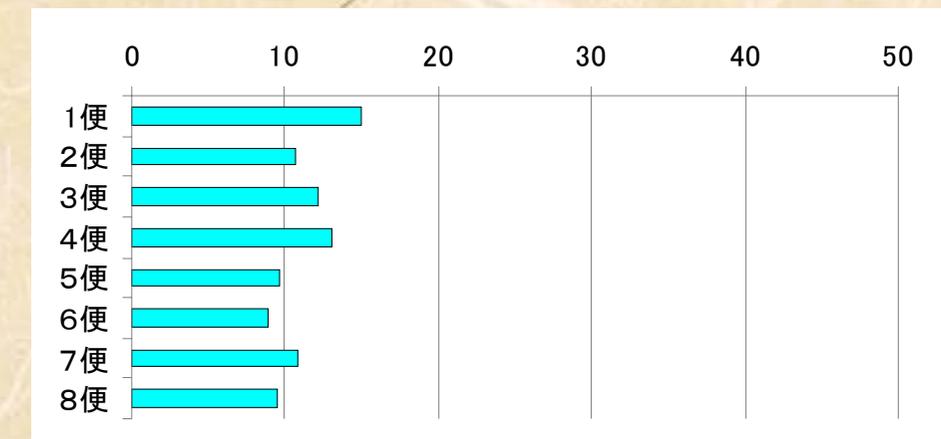
## ③ルート別バス1便あたりの利用者数

見直し基準の15人を超えているのは、“①ルートの8便”のみであり、全体的に改善対象となる。

①ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (10:05箕面駅発)	13.9
2便 (11:05箕面駅発)	13.5
3便 (12:05箕面駅発)	9.9
4便 (13:05箕面駅発)	9.0
5便 (14:05箕面駅発)	12.0
6便 (15:05箕面駅発)	12.1
7便 (16:05箕面駅発)	14.0
8便 (17:05箕面駅発)	16.1



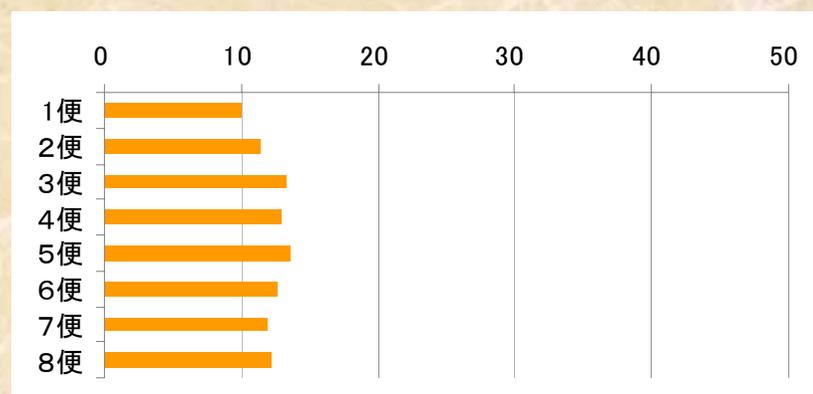
②ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (10:01箕面駅発)	15.0
2便 (11:01箕面駅発)	10.7
3便 (12:01箕面駅発)	12.2
4便 (13:01箕面駅発)	13.1
5便 (14:01箕面駅発)	9.7
6便 (15:01箕面駅発)	8.9
7便 (16:01箕面駅発)	10.8
8便 (17:01箕面駅発)	9.6



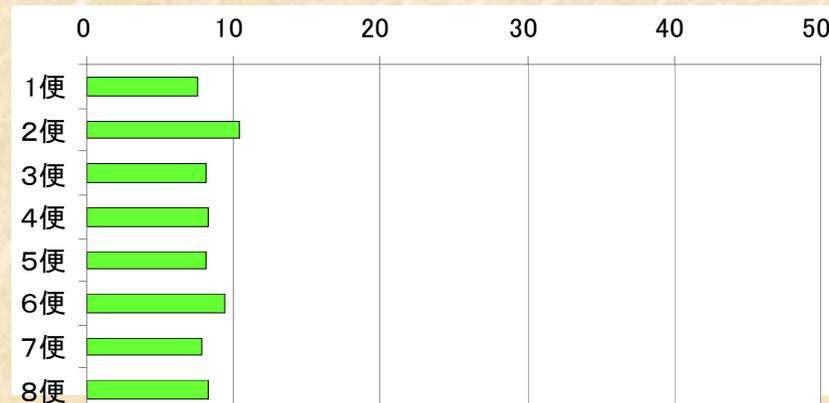
# 1. 本格運行・実証運行の状況

## ③ルート別バス1便あたりの利用者数（つづき）

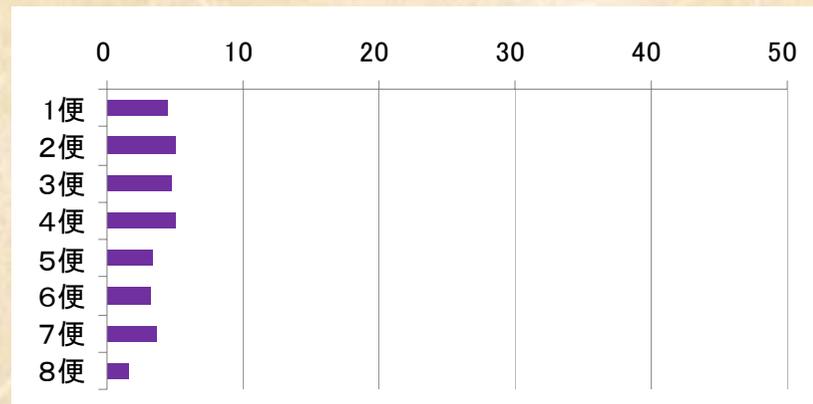
③ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:40箕面駅発)	10.1(20.1)
2便 (10:40箕面駅発)	11.5(22.9)
3便 (11:40箕面駅発)	13.2(26.4)
4便 (12:40箕面駅発)	12.9(25.9)
5便 (13:40箕面駅発)	13.6(27.1)
6便 (14:40箕面駅発)	12.6(25.3)
7便 (15:40箕面駅発)	11.9(23.9)
8便 (16:40箕面駅発)	12.3(24.5)



④ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:25かやの中央発)	7.6
2便 (10:25かやの中央発)	10.3
3便 (11:25かやの中央発)	8.1
4便 (12:25かやの中央発)	8.3
5便 (13:25かやの中央発)	8.2
6便 (14:25かやの中央発)	9.4
7便 (15:25かやの中央発)	7.9
8便 (16:25かやの中央発)	8.3

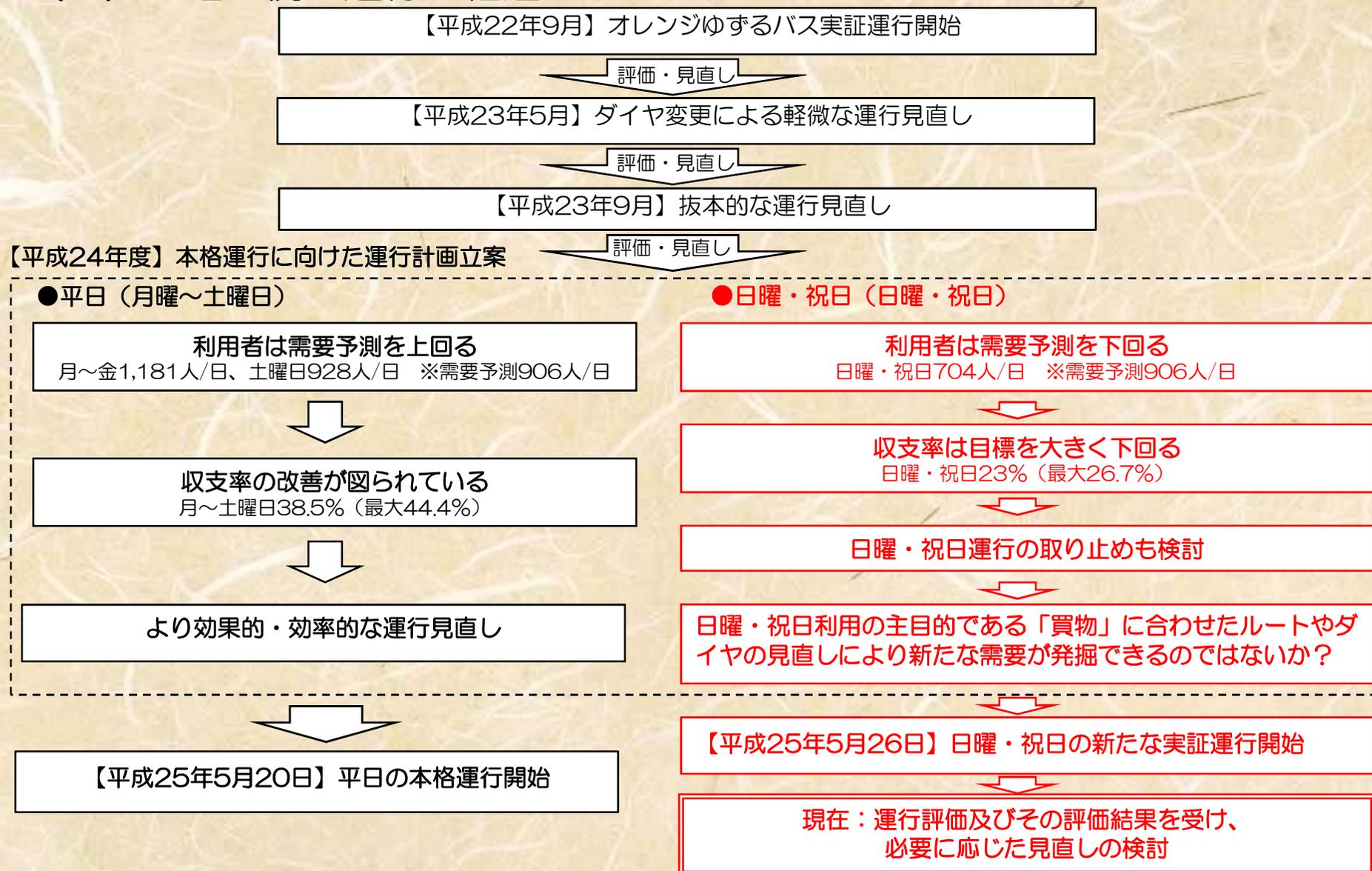


⑤ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (10:22粟生団地発)	4.4
2便 (11:22粟生団地発)	5.1
3便 (12:22粟生団地発)	4.7
4便 (13:22粟生団地発)	5.1
5便 (14:22粟生団地発)	3.3
6便 (15:22粟生団地発)	3.1
7便 (16:22粟生団地発)	3.7
8便 (17:22粟生団地発)	1.6



## 2. 実証運行の評価

### (1) 日曜・祝日運行の経過



## 2. 実証運行の評価

### (2) 市民協働による検討

【平成25年5月26日】日曜・祝日の新たな実証運行開始

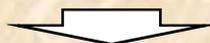


【平成25年10月】評価に伴う各種調査の実施

市民アンケート調査

バス利用者アンケート調査

バス乗降調査（OD調査）



【平成25年11月】分科会 3回

- オレンジゆするバスの運行状況
- オレンジゆするバスの評価
- 日曜・祝日運行についての検討
- 日曜・祝日運行ルートの見直し案



【平成25年12月12日】第22回 箕面市地域公共交通活性化協議会

- オレンジゆするバス日曜・祝日運行の経過
- オレンジゆするバスの評価
- 日曜・祝日運行ルートの見直しについて
- 日曜・祝日運行ルートの検討



日曜・祝日実証運行見直し（素案）の作成

## 2. 実証運行の評価

### (3) 評価指標による評価

#### ① 認知率

目標値	項目	目標達成度
80%以上	運賃	76.3%
	最寄のバス停	40.7%
	ルート・行き先	25.0%
	誰でも、どんな目的でも乗れる	85.3%

#### 評 価

- ・ “運賃” の認知率は、76.3%であり、目標値に近づいている。誰でも、どんな目的でも乗れる” の認知率は85.3%であり、目標値を達成している。
- ・ “最寄のバス停” については、4割程度となっている。
- ・ “ルート・行き先” についての認知率は、1年目の目標値50%以上に達していない。

## 2. 実証運行の評価

### ②利用率

目標値	目標達成度
40%以上	7.0%
評 価	
・ 今回の市民アンケート調査結果による利用率は7.0%であり、目標値をかなり下回っている。	

## 2. 実証運行の評価

### ③収支率

目標値	目標達成度
50%以上	【日曜・祝日運行】 22.2%
	5月（26日）：22.9%
	6月：22.1%
	7月：24.8%
	8月：20.2%
	9月：21.0%
	10月：22.6%
評 価	
<ul style="list-style-type: none"><li>・日曜・祝日運行の収支率は22.2%と低く、目標値にはほど遠い状況にある。</li><li>・月別では7月の収支率24.8%が最も高い。</li></ul>	

## 2. 実証運行の評価

### (4) 見直し基準による分析

#### ①運行状況の評価

- ・運行内容の評価・見直しの検討を行うための基礎データとして、平日（月曜～土曜日）、日曜・祝日の利用者数や収支などの運行実績を確認した。

#### ②評価指標の達成度による評価

- ・客観的な検証を可能とするために設定した評価指標（認知率・利用率・収支率）の達成度により、運行状況を評価した。

#### ③運行サービスの評価

- ・市民アンケート調査及びバス利用者アンケート調査の結果、乗降調査から、運行サービスの評価を行った。

平日運行は収支率が目標値に近づいてきており、順調

日曜・祝日運行は収支率が低く、見直し検討が必要

#### 日曜・祝日運行の見直し基準の達成度による評価

- ・運行当初に策定した見直し基準（収支率、1便あたりの利用者数、バス停あたりの利用者数）の達成度により、運行状況を評価した。

#### 日曜・祝日運行の見直し検討

- ・“運行状況”、“評価指標の達成度”、“運行サービス”、“見直し基準の達成度”のそれぞれの観点から、見直し検討を行った。

## 2. 実証運行の評価

### (4) 見直し基準による分析

#### ○オレンジゆずるバス見直し基準

項目		見直し基準値	方 策	
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
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
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

## 2. 実証運行の評価

### 【運賃等について】

収支率は22.2%

運賃を見直し→利用者減少の恐れ

運賃値上げに反対意見多い  
(市民アンケート調査)

### 【見直す場合：方向性】

・便数やルートの見直し検討を行ったうえで検討

### 【便数について】

見直し基準を超えているのは1便のみ

「減便」の意見が一番多い  
(市民アンケート調査)

### 【見直す場合：方向性】

・1日5便とし、減便を行っても基準を満たさない⑤  
ルートに関しては廃止を視野

### 【ルート・バス停について】

基準値を超えるバス停は76ヶ所のうち、  
11ヶ所のみ

買い物等の目的地以外バス停では5ヶ所

### 【見直す場合：方向性】

・1日あたりの利用者の基準をもとに大胆にカット

### 【日曜・祝日運行廃止に関する市民の意向】

「採算がとれなければ廃止する」の問いについて賛成の割合が反対する割合を上回る（市民アンケート調査）

### 【専門部会（11月26日の意見）】

広報・周知には力を注いでおり、さらなる広報・周知の改善のみでは利用者の大幅な増加は見込めない。

日曜・祝日運行の  
「廃止」

「減便」及び「大胆なルートカット」

※ただし、見直し検討をしたとしても採算性が見込みがなければ、日曜・祝日運行の継続は困難

### 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

#### (1) 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)の作成

1年間の実証運行の結果をみると、日曜・祝日運行は「廃止」となり、見直し基準を踏まえたルート削減、減便等を行っても収支率の目標値に届かない。

自分たちでバス交通を維持・発展させるという意識を持ち公共交通について地域で考え行動するという趣旨のもと、市民部会でも改善策の意見が出てきた。

これまでも自治会で利用促進を行ってきた事例もあるように、市民が主体的に利用者数増加等に向けた改善策の行動を起こすことが前提

見直し基準を踏まえたルート削減、減便等を行い、収支率を50%に近づけ、本格運行に移行するための社会実験をもう1年間だけ行う。

#### 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)の作成

##### 【条件】

- ・1年間のみの実証運行とする
- ・実証運行を継続し、改善がみられなければ次年度は「廃止」とする

### 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

#### (2) 運行ルート

見直し基準に照らし合わせ、かつ基準値に近い値も考慮し、ルートを見直した。また、買物・娯楽を目的とした利用を促進するため、「箕面駅」、「かやの中央」を拠点としたルートに見直し、如意谷方面からもかやの中央へ移動できるルートを新たに設定した。



#### 【ルート設定】

- ①ルート：箕面駅～平和台～かやの中央
- ②ルート：栗生団地～かやの中央～小野原
- ③ルート：箕面駅～桜井～箕面駅～如意谷～かやの中央

#### 【見直し条件】

- ・バス停別利用者数が基準を上回っている。
- ・ショートカットできる区間についてはカット。
- ・バス停別利用者数が基準値に近い数値のバス停（桜井方面）を結ぶ。

### 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

#### (3) 運行計画

経費削減を図るため、便数は現行の8便から5便に減便する。また、1便あたりの走行時間は1時間半以内とし、10時～17時までの1本/約1時間半のダイヤとする。



	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行 時間	便数
①ルート (箕面駅～平和台～かやの中央)	10.3km	50分	概ね 10時 ～ 17時	5便/日
②ルート (栗生団地～かやの中央～小野原)	16.0km	67分		
③ルート (箕面駅～桜井～箕面駅～如意谷～かやの中央)	23.0km	83分		

### 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

#### (4) 運賃

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	
1日乗車券		一般	400円	
		小児・障害者 高齢者（70歳以上）	200円	

※平成26年4月からの消費税UPに伴い、運賃の見直し予定あり

### 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

#### (5) 収支予測

##### 【運行経費】

見直し後の日曜・祝日限定の実証運行に係る運行経費は、年間10,195千円と想定される。

※運行ルート・ダイヤ・バス停位置などの最終変更により、多少前後する。

##### 【収入】

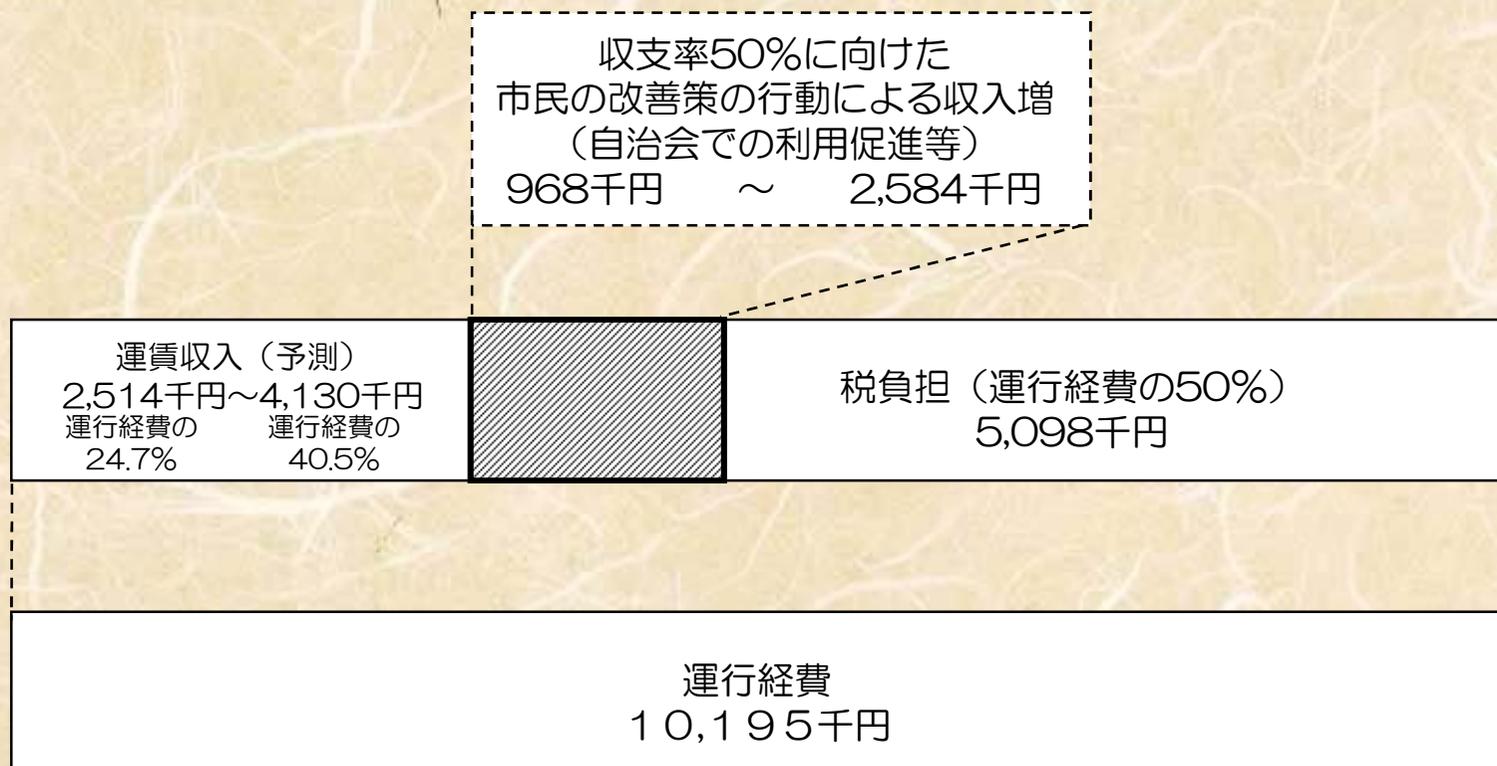
現行の利用状況などを踏まえると、1日あたりの利用者数は、297人～488人と推測され、運賃収入は年間2,514千円～4,130千円になると想定される。

### 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

#### (6) 市民の改善策の必要性

運行経費と収入予測による収支率は、24.7%~40.5%と推測され、現状の約22.2%を上回っているが、50%には届かない。

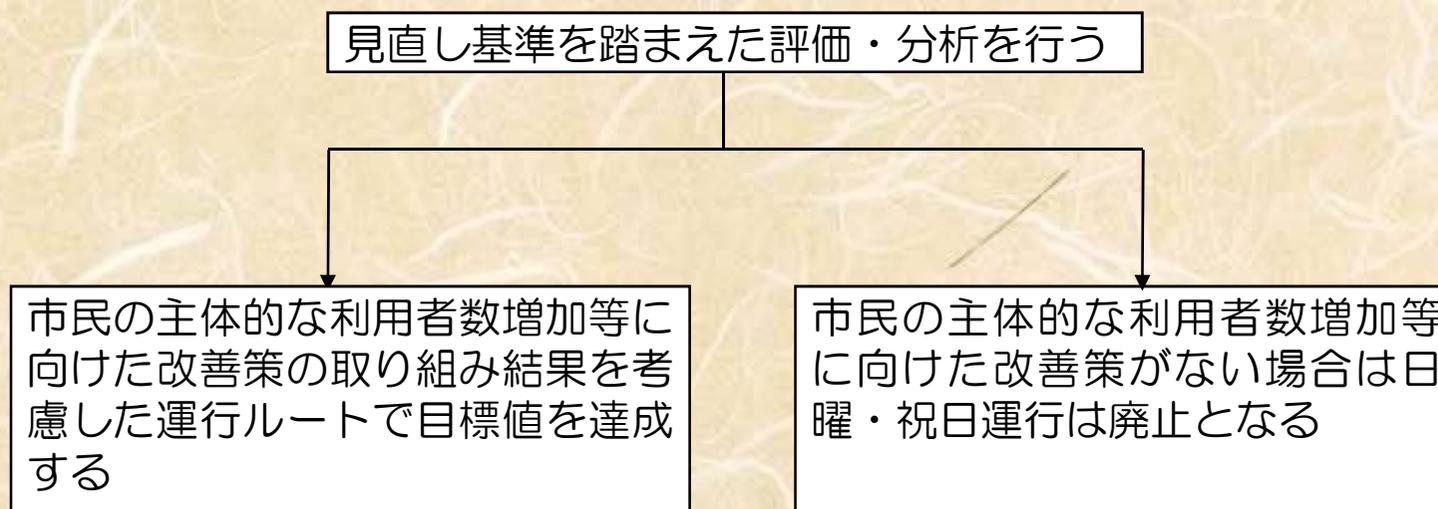
そのため、収支率50%を超えることを目標に、市民の主体的な利用者数増加等に向けた改善策の行動が必要である。



### 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

#### (7) 今後について

- 今後については見直し基準を踏まえた評価・分析を行い、市民の主体的な利用者数増加等に向けた改善策がない場合は日曜・祝日運行は廃止となる。
- 市民の主体的な利用者数増加等に向けた改善策があれば、取り組み結果を考慮した運行ルートで目標値を達成する。



### 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

#### (8) 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

# 3. 日曜・祝日の実証運行見直し(素案)

【バスルート (全体)】

止々呂美、森町



## 4. 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、実証運行見直し（案）を決定したうえで、その運行内容に基づき、4月頃（予定）から運行を開始する予定です。

