

議題 3. 休日運行の見直し案について

(1) 市民部会での検討

- ・ 第 23 回市民部会 (11 月 21 日)

休日運行の評価内容を受け、休日運行についての検討を行った。

第 23 回市民部会での検討の内容

【休日運行の必要性・利便性】

- ・ 廃止するのであれば、市民の理解が不可欠である。休日のみの採算を示すのではなく、平日と休日合わせた採算を示し、いかに休日の採算が悪いかを示す必要がある。
- ・ 休日の運行は必要である。
- ・ 収支が悪いのであれば、廃止することも必要。
- ・ イメージは福祉バスであるため、交通弱者がいるのであれば運行させるべき。
- ・ ルートとダイヤが平日と異なっており、利用者にとっては不便。

【今後の休日運行の方向性と改善策】

- ・ 運賃を値上げしてでも運行すべきではないか。
- ・ 本格運行か廃止かはっきりさせるべき。一部のルートのみを残すと運行していない地域からの理解が得がたいのではないか。
- ・ 利用者が多いところのみを残す方が良いのではないか。
- ・ 平日と同じコースで便数を減らして運行する。
- ・ 路線バスが充実している地域はルートカットする。
- ・ 交通不便地は残すべきである。
- ・ パターンダイヤを確保して乗りやすいようにする。

(2) 見直し基準

休日運行は、利用者数が当初の需要予測を下回り、また、効率性・効果性の低い運行となっていることから、これまでも取り止めることも検討してきた。

しかし、休日の運行は、地域での買物・娯楽活動等を支える重要な交通手段を担っていることから、買物・娯楽活動等における市内移動を確保するため、1年間という条件付きで今年度も引き続き休日限定の実証運行を行っている。

実証運行を実施するにあたり、客観的な検証を可能とするために、見直し基準を定めている。見直し基準、評価のための各種調査は以下の通りである。

表. オレンジゆずるバス運行の見直し基準

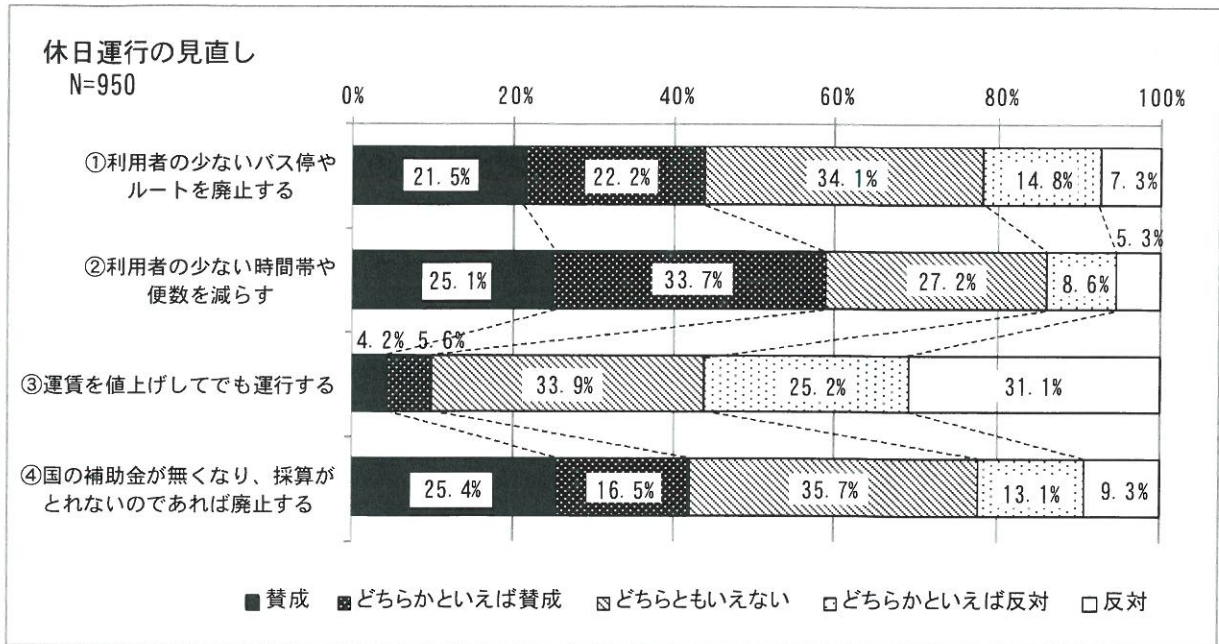
項目		見直し基準値	方 策	
運賃等の 見直し	収支率（運賃収入＋ その他収入）	65%以上	向上	割引運賃の適用範囲の拡大 等を検討対象とする
		50%以下	改善	割引運賃の適用範囲の縮小 等を検討対象とする
便数の 見直し	バス1便あたりの 利用者数	27人以上	向上	増便を検討対象とする
		15人以下	改善	減便を検討対象とする
ルート・バス 停の見直し	バス停1日あたり の利用者数	50人以上	向上	系統（ルート）の追加・新設 を検討対象とする
		9人以下	改善	他ルートとの統合・廃止、通 過便の設定や区間の廃止を 検討対象とする

資料：箕面市地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）

(3) 見直し検討の方向性

① 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。



・ 現在の収支率は 22.9%であり、運賃等の見直しが必要になる。しかし、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。また、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。



【検討の方向性①：運賃の見直しについて】

運賃は、便数やルートの見直し検討等を行ったうえで、検討するものとする。

②便数の見直しについて

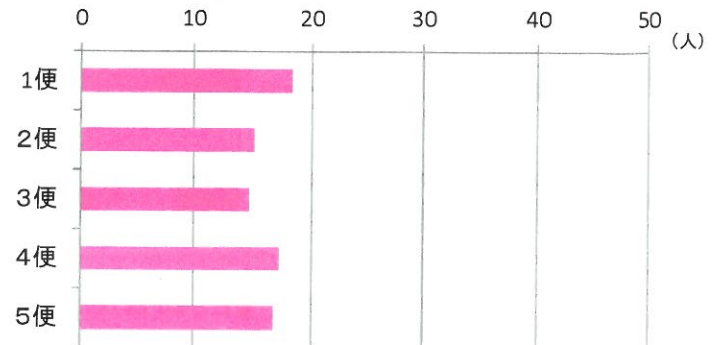
【1便あたり平均（5便）】

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 (粟生団地～ 小野原循環)	合計
16人	22人	15人	18人

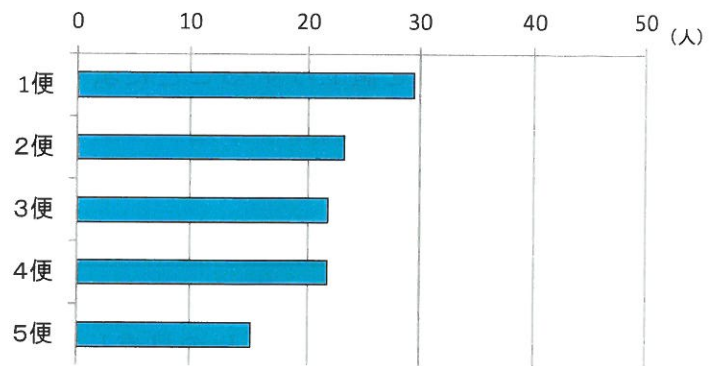
・1便当たりの平均では、全てのルートにおいて見直し基準の15人を超えている。

・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。

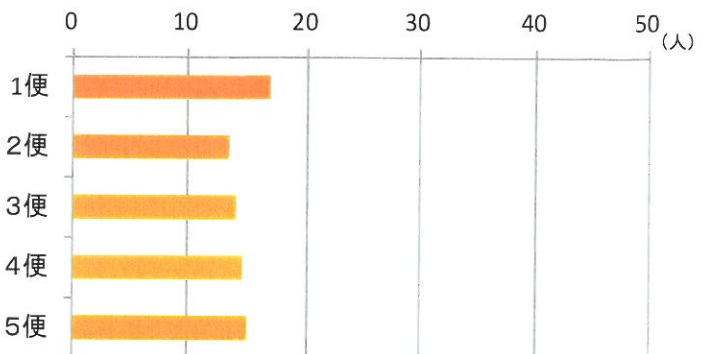
①ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (10:31かやの中央発)	18.3
2便 (11:56かやの中央発)	15.0
3便 (13:21かやの中央発)	14.5
4便 (14:46かやの中央発)	17.2
5便 (16:11かやの中央発)	16.7



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粟生団地発)	16.8
2便 (11:23粟生団地発)	13.4
3便 (12:48粟生団地発)	13.9
4便 (14:13粟生団地発)	14.4
5便 (15:38粟生団地発)	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。



【検討の方向性②：便数の見直しについて】

1便あたりの平均をみると見直し基準値を満たしており、減便の必要はないと判断できる。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おらず、ルート等の見直しが必要と考える。

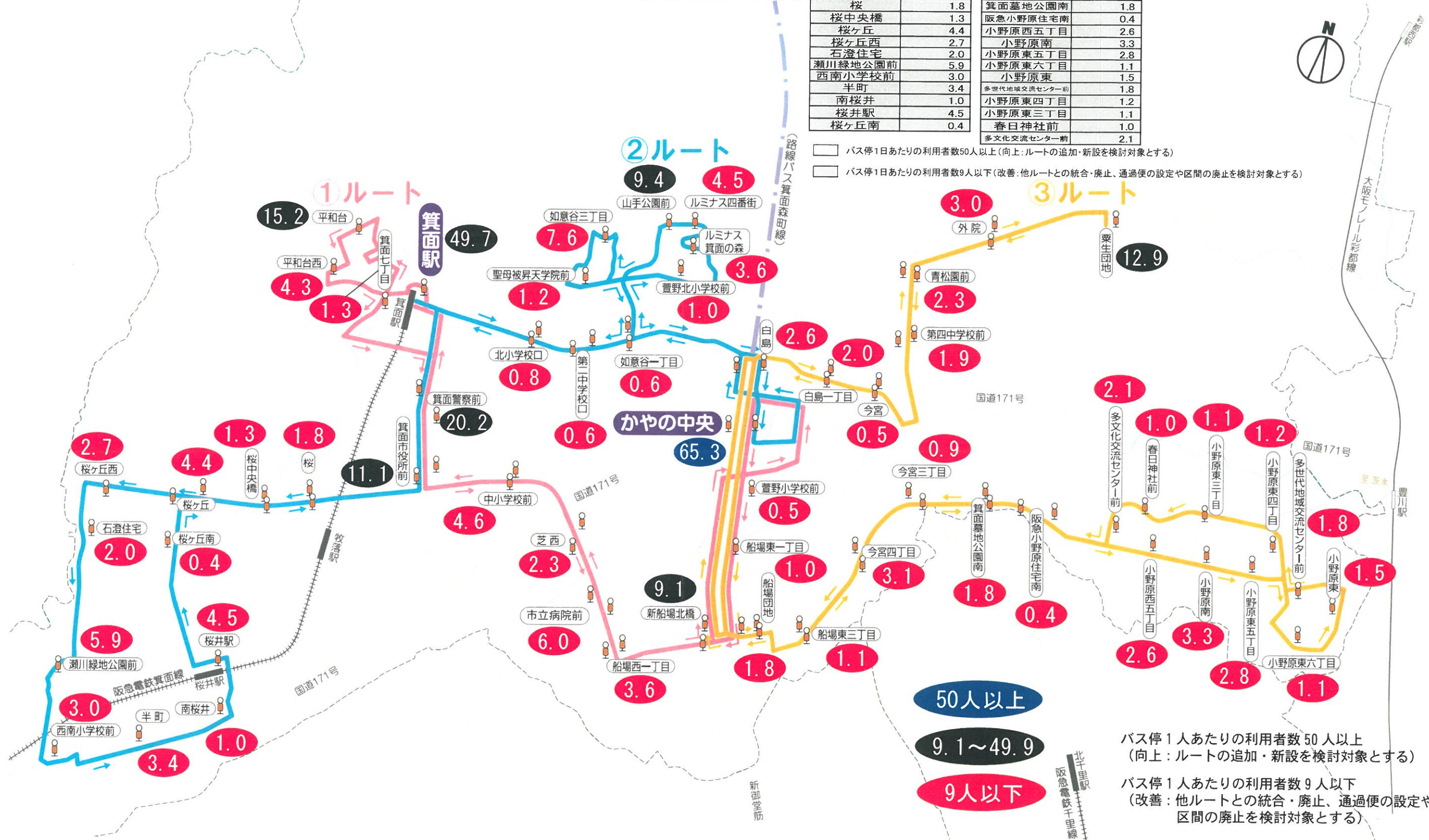
③ルート・バス停の見直しについて

・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)

50人以上
 9.1~49.9
 9人以下

バス停1人あたりの利用者数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人あたりの利用者数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、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」、「国の補助金が無くなり採算がとれないのであれば廃止する」の問いについて賛成の割合が反対する割合を上回っている。

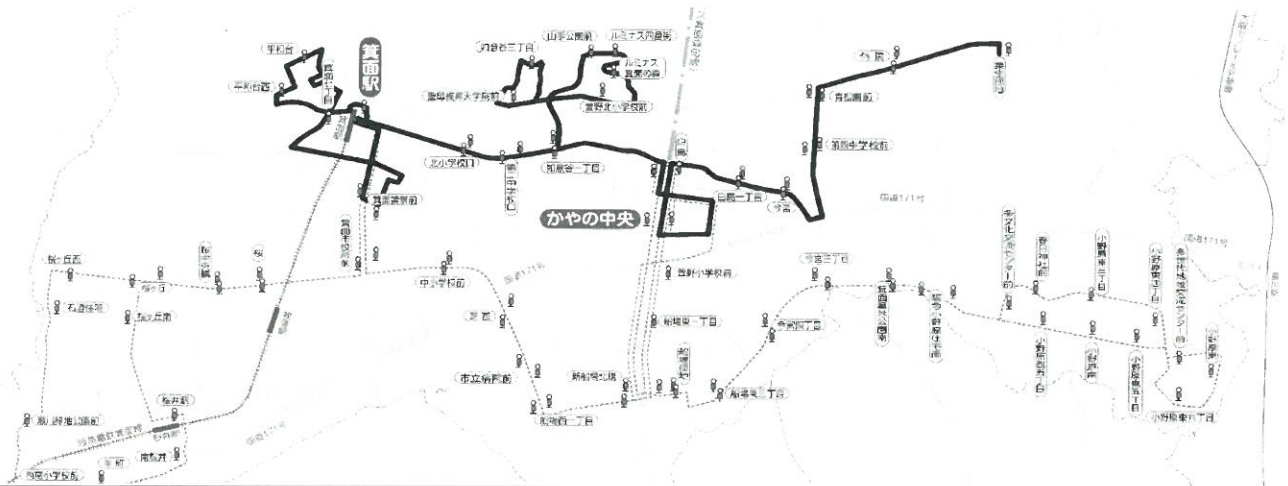


【検討の方向性③ルート・バス停の見直しについて】

- ・ルート、バス停の見直し検討は、運行経費を抑え、収支率を向上させるため、必要に応じてカットする。
- ・ほとんどのバス停で利用者数が少ないことから、見直し検討をしたとしても採算性（収支率50%）の見込みがなければ、休日運行の廃止も視野に入る。

【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

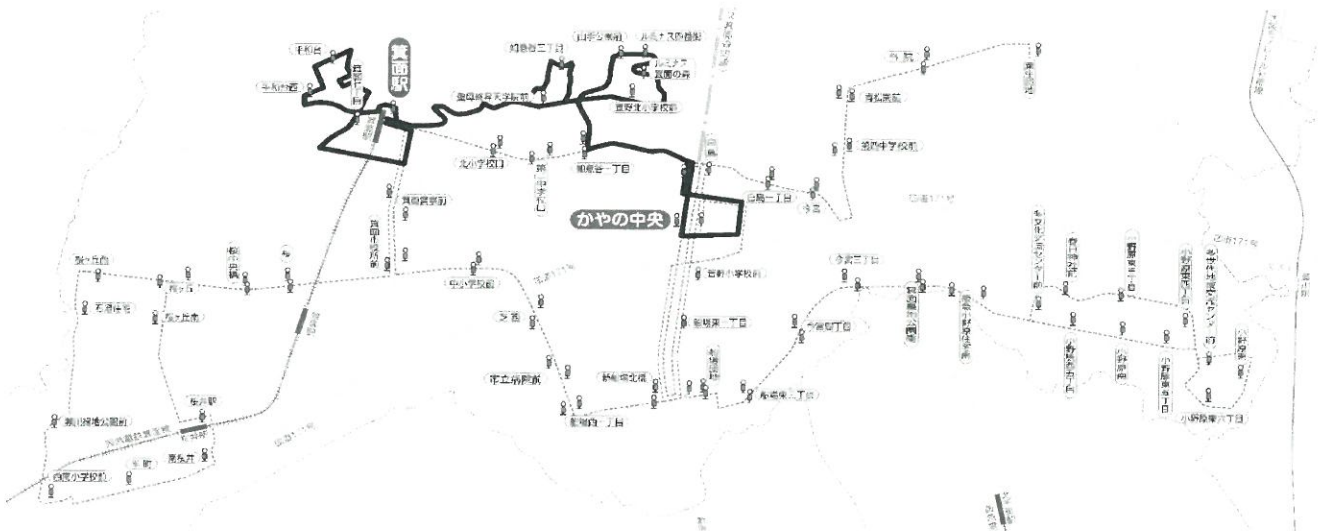


区間距離	所要時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	kmあたり			
22.1km	94分	4,610千円	596円	131人	25.5%	3,436千円

※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）

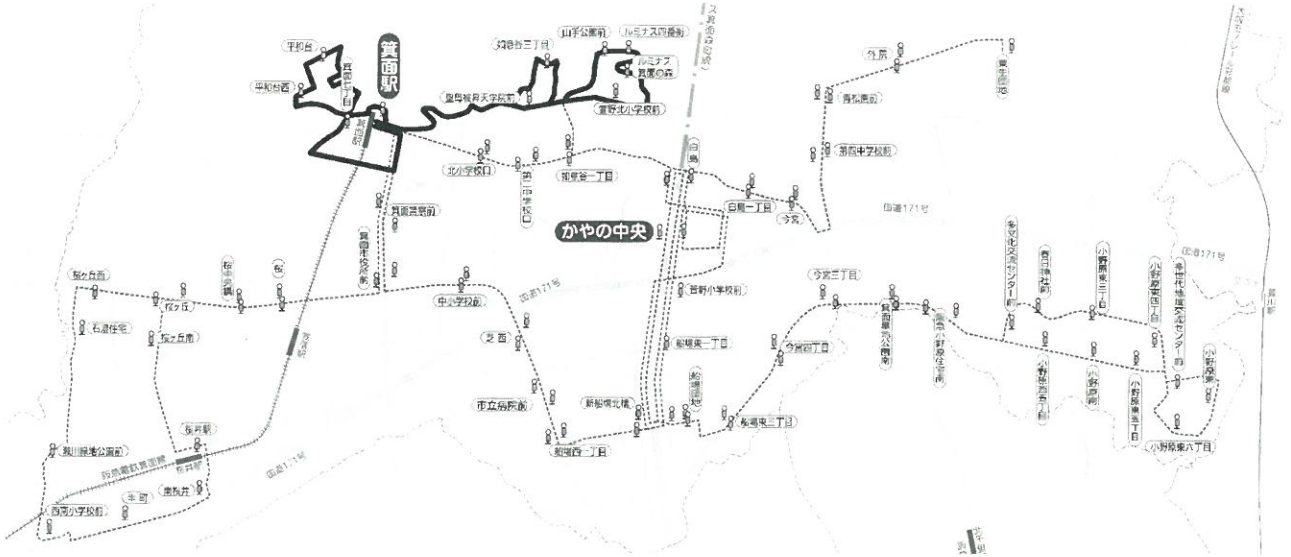
※現行の休日運行における税負担額（年間）は7,852千円（収支率23.6%）

【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



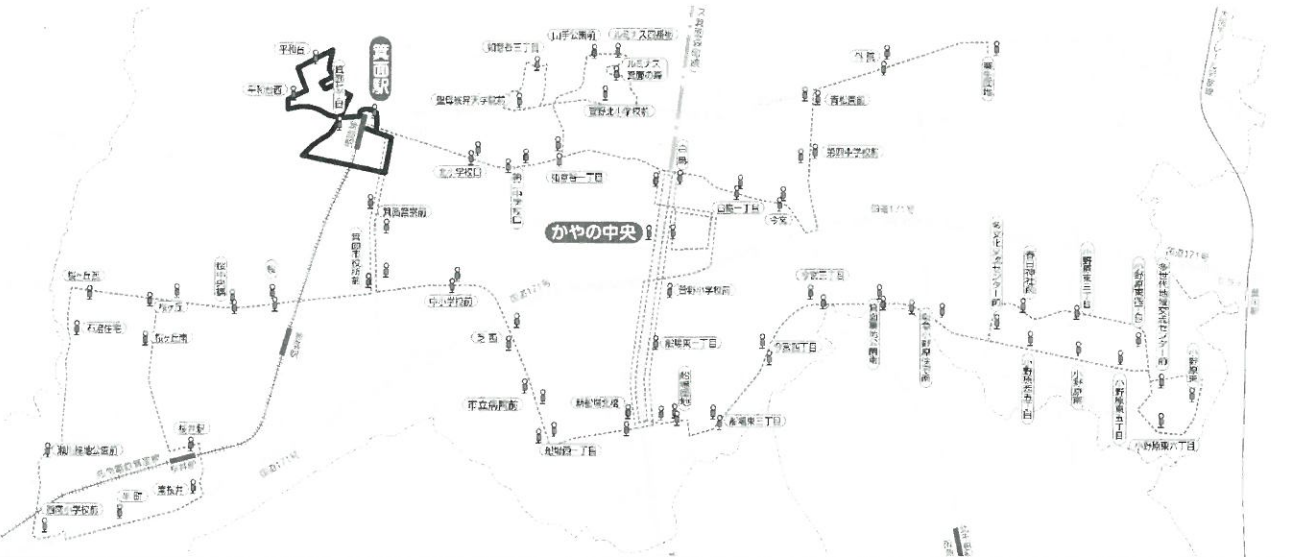
区間距離	所要時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	kmあたり			
15.45km	68分	3,222千円	596円	103人	28.6%	2,299千円

【ケース3】平和台～箕面駅～如意谷ルート



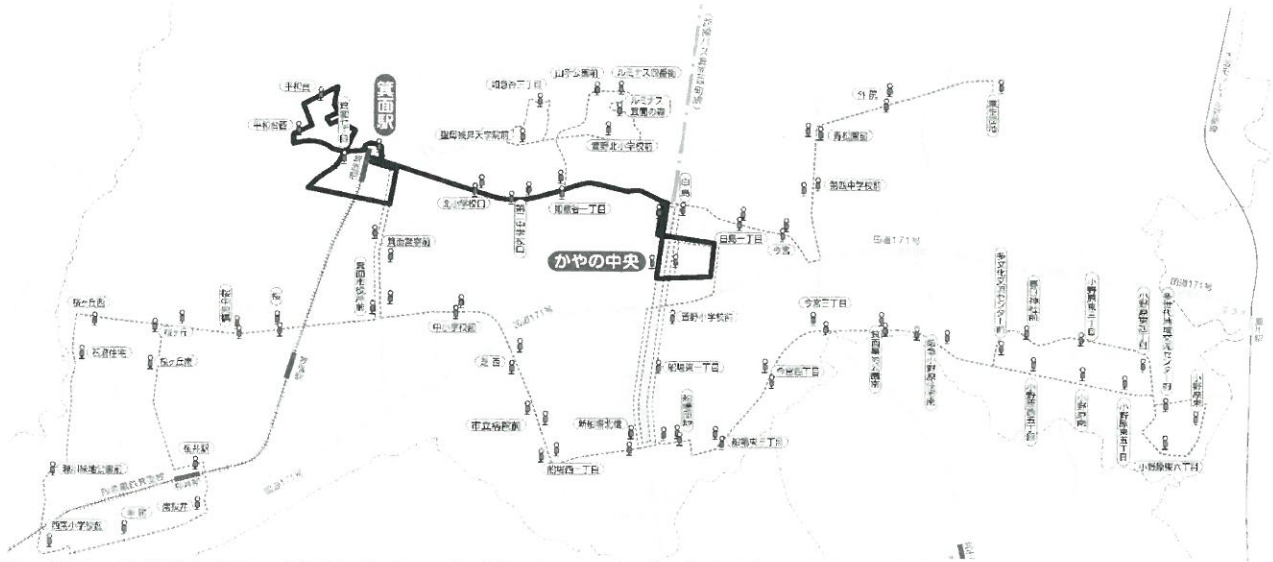
区間距離	所要時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	kmあたり			
8.9km	34分	1,856千円	596円	59人	28.5%	1,327千円

【ケース4】平和台～箕面駅ルート



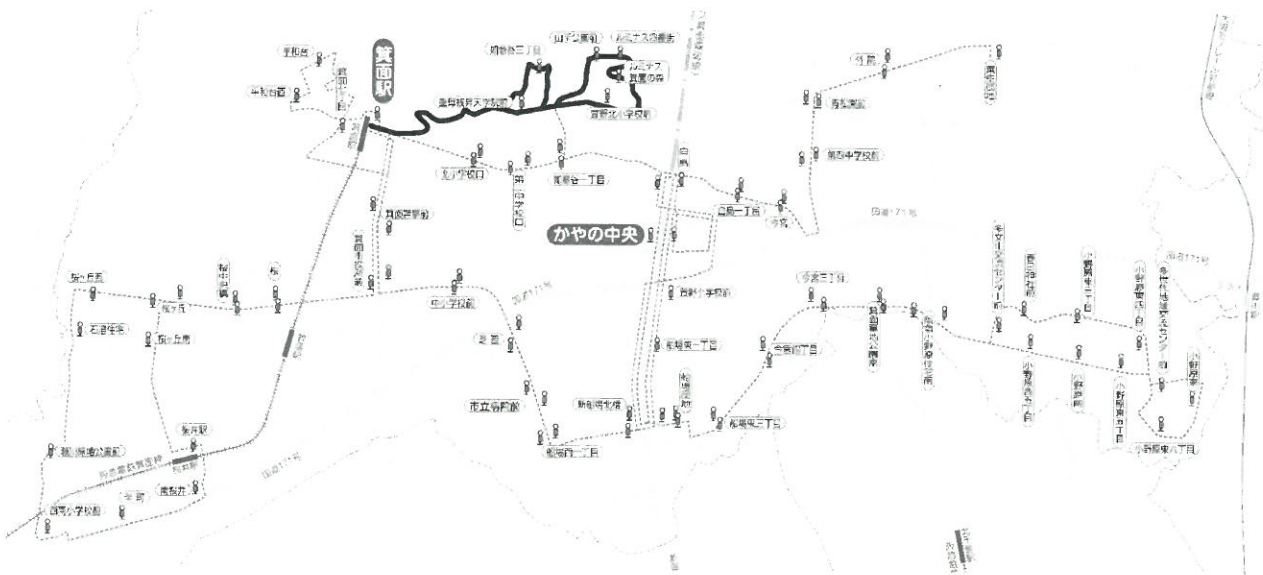
区間距離	所要時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	kmあたり			
3.0km	16分	625千円	596円	22人	31.5%	428千円

【ケース5】平和台～箕面駅～かやの中央ルート



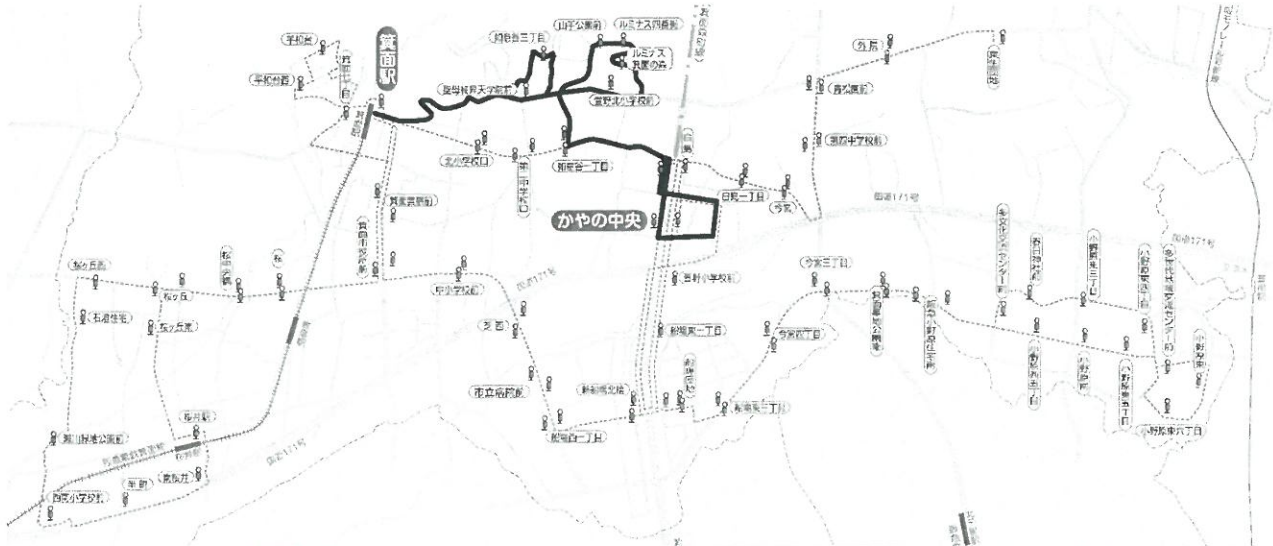
区間距離	所要時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	km あたり			
8.3km	37分	1,731千円	596円	59人	30.5%	1,202千円

【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

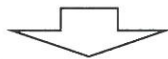


区間距離	所要時間	運行経費		利用者数予測 (1日平均)	収支率予測	市負担額 (年間)
		(年間)	kmあたり			
12.55km	52分	2,617千円	596円	59人	20.2%	2,089千円

	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%）



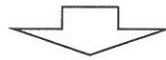
【ルート・バス停の見直し検討結果】

- ・ 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%）
- ・ また、大幅なルートカットを行っても、ケース1～7において1kmあたりの運行経費が下がらないため、収支率の改善は望めない。

④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

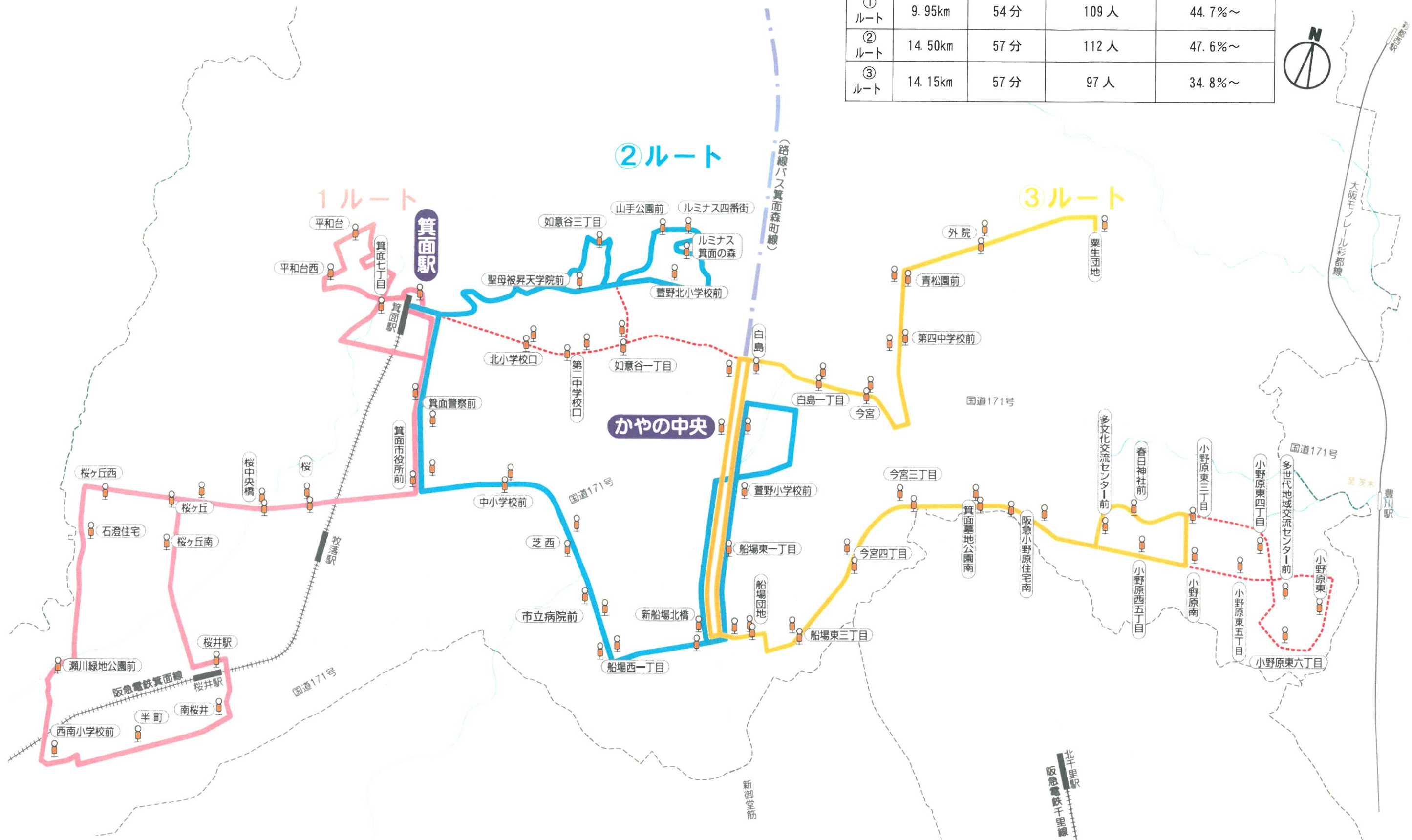


【検討の方向性④その他運行効率の見直しについて】

- ・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。

【現行ルートの基本とし、おおむね1便あたり1時間程度のルート（検討案）】

	区間距離	所要時間	利用者数予測 (1日平均)	収支率予測
① ルート	9.95km	54分	109人	44.7%~
② ルート	14.50km	57分	112人	47.6%~
③ ルート	14.15km	57分	97人	34.8%~



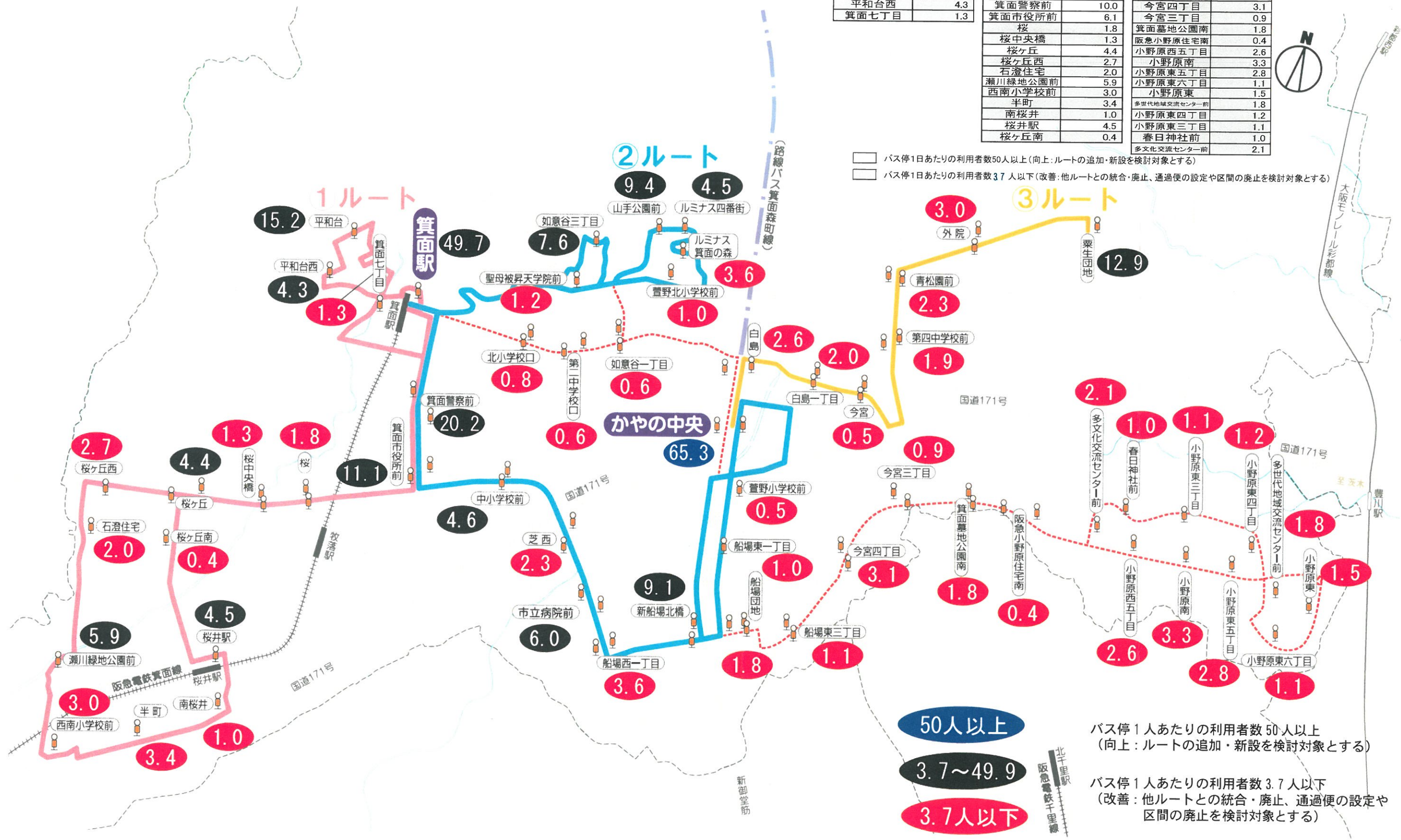
【バス停1日あたりの利用者数】

・日曜・祝日運行は1日5便であるため、5便にあわせた基準値に見直す。

(基準値 9人 ÷ 12便 × 5便 = 3.7人)

①ルート	利用者 1日平均 (人)	②ルート	利用者 1日平均 (人)	③ルート	利用者 1日平均 (人)
かやの中央	22.8	かやの中央	14.8	粟生団地	12.9
萱野小学校前	0.2	白島	2.6	外院	3.0
船場東一丁目	0.6	如意谷一丁目	0.6	青松園前	2.3
新船場北橋	5.4	萱野北小学校前	1.0	第四中学校前	1.9
船場西一丁目	3.6	ルミナス箕面の森	3.6	今宮	0.5
市立病院前	6.0	ルミナス四番街	4.5	白島一丁目	2.0
芝西	2.3	山手公園前	9.4	かやの中央	27.7
中小学校前	4.6	如意谷三丁目	7.6	萱野小学校前	0.3
箕面市役所前	5.0	聖母被昇天学院前	1.2	船場東一丁目	0.4
箕面警察前	10.2	第二中学校口	0.6	新船場北橋	3.7
箕面駅	19.9	北小学校口	0.8	船場団地	1.8
平和高	15.2	箕面駅	29.8	船場東三丁目	1.1
平和高西	4.3	箕面警察前	10.0	今宮四丁目	3.1
箕面七丁目	1.3	箕面市役所前	6.1	今宮三丁目	0.9
		桜	1.8	箕面墓地公園南	1.8
		桜中央橋	1.3	阪急小野原住宅南	0.4
		桜ヶ丘	4.4	小野原西五丁目	2.6
		桜ヶ丘西	2.7	小野原南	3.3
		石澄住宅	2.0	小野原東五丁目	2.8
		瀬川緑地公園前	5.9	小野原東六丁目	1.1
		西南小学校前	3.0	小野原東	1.5
		半町	3.4	多世代地域交流センター前	1.8
		南桜井	1.0	小野原東四丁目	1.2
		桜井駅	4.5	小野原東三丁目	1.1
		桜ヶ丘南	0.4	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3.7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)



50人以上
 3.7~49.9
 3.7人以下

バス停1人あたりの利用者数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人あたりの利用者数3.7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)

