

-箕面コミュニティバス-
オレンジゆずるバス

日曜・祝日の実証運行見直し（素案） 説明会
【平成27年1月】

箕面市・箕面市地域公共交通活性化協議会



もくじ

- | | |
|----------------------|-----------|
| 1. 本格（月曜～土曜）運行の状況 | ・・・ p. 1 |
| 2. 利用促進策の取り組み | ・・・ p. 6 |
| 3. 実証（日・祝）運行の評価・見直し | ・・・ p. 11 |
| 4. 日曜・祝日の新たな実証運行（素案） | ・・・ p. 28 |
| 5. 今後の進め方 | ・・・ p. 34 |

1. 本格（月曜～土曜）運行の状況

1



ルート別 1 日あたりの利用者数（1）

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ます。
 本格運行開始後の月曜～土曜における1日あたりの利用者数は、1,346人であったが、現在は約1,409人まで伸びています。
 また、月曜～金曜に関しては、1日あたりの利用者数は1,469人まで伸びています。

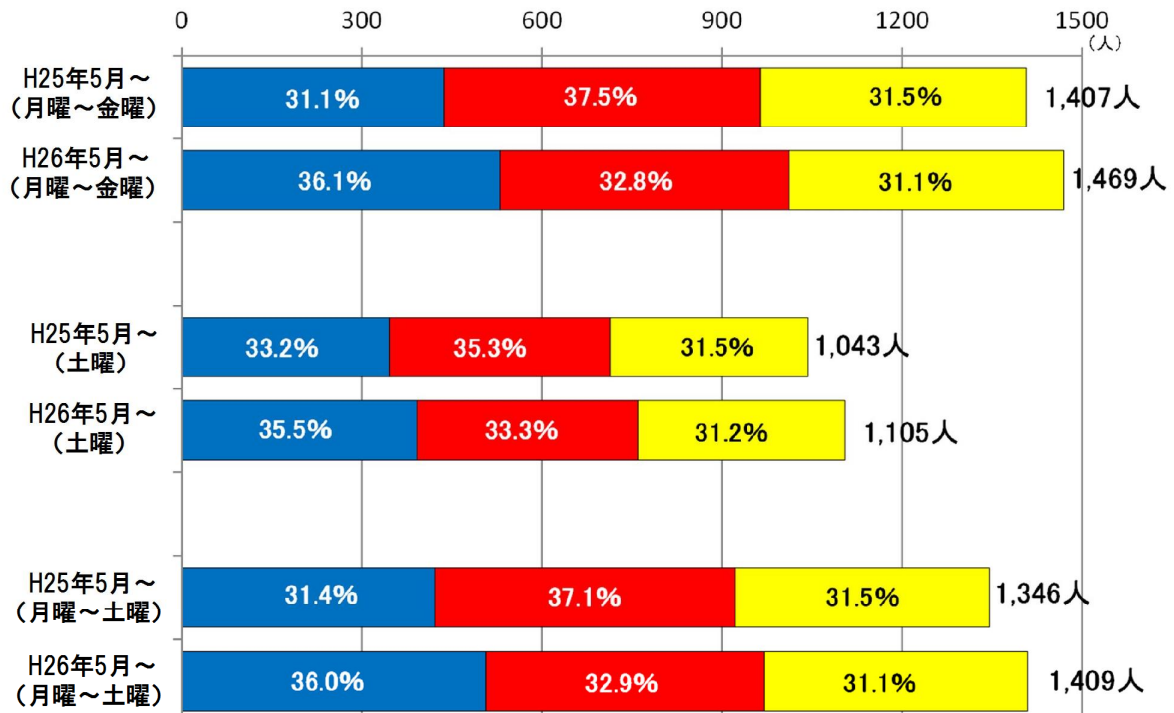
		青ルート (西部北・東部北循環)	赤ルート (中部・東部中循環)	黄ルート (西部南・東部南循環)	合計
平日 (月～金)	H25年5月～	437人	527人	443人	1,407人
	H26年5月～	530人	482人	457人	1,469人
土曜	H25年5月～	346人	368人	329人	1,043人
	H26年5月～	392人	368人	345人	1,105人
平均 (月～土)	H25年5月～	422人	500人	424人	1,346人
	H26年5月～	507人	463人	439人	1,409人

※改正前は平成25年5月20日から平成26年5月10日までの平均（287日）
 ※改正後は平成26年5月12日から平成26年10月31日までの平均（145日）

2



ルート別 1日あたりの利用者数（2）



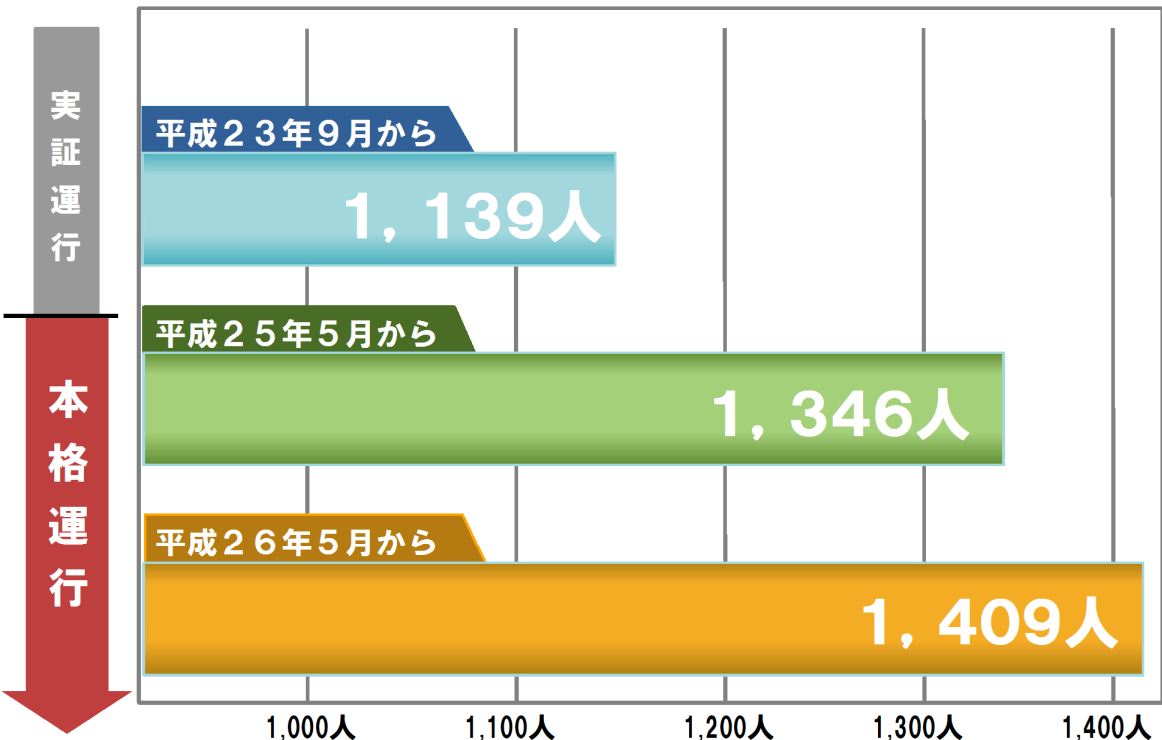
※改正前は平成25年5月20日から平成26年5月10日までの平均（287日）
 ※改正後は平成26年5月12日から平成26年10月31日までの平均（145日）

3



利用者数の推移（1日あたりの利用者数）

月曜～土曜ルートは平成25年5月から本格運行に移行後、1日平均利用者数が1,139人から1,409人に増加しました。



4



評価指標による評価

オレンジゆずるバスの実証運行当初に定めた、評価指標と目標値をもとに、事業計画に対して客観的な検証をし、評価を行いました。評価指標の目標値を達成していれば、継続又は向上、未達成であれば、見直し再検討することとなります。

目標値	目標達成度（認知率）					
	項目	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
1年目 ：50%以上 3年目以降 ：80%以上	運賃	79.3%	78.9%	75.6%	76.3%	70.7%
	最寄りのバス停	68.8%	69.7%	69.0%	69.9%	71.3%
	ルート・行き先	45.7%	46.2%	44.6%	44.0%	44.0%
	誰でも、どんな 目的でも乗れる	79.8%	82.2%	82.9%	85.3%	86.7%

目標値	目標達成度（利用率）				
	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
40%以上	20.9%	33.9%	37.1%	40.0%	43.1%

目標値	目標達成度（収支率）				
	H22年度	H23年度	H24年度	H25年度	H26年度
50%以上	30.0%	32.6%	34.7%	45.8%	49.5%

5

2. 利用促進策の取り組み

6



利用促進（オレンジゆずるバスサポーター店）

オレンジゆずるバスサポーター店の周知を図るため、サポーター店を紹介する「箕面ぐるりめぐりまっぷ」を作成し、バス車内、公共施設及びサポーター店で設置のほか、各希望自治会への配布を行いました。

箕面西部
箕面～桜井周辺

何と言っても、箕面は観光と楽しいまち
なみがある。箕面エリアはそんな自然を
楽しむことができるよけりエリア。

レストランやショップで
割引サービスが受けられる!

オレンジゆずるバスでお出かけしてお得しちゃおう

**箕面ぐるり
めぐりまっぷ**

箕面
MINOH TOWN

グルメと観光の玄関口！
オレンジゆずるバス「箕面駅」を
降りると、食料品店や花店用品
店、雑貨店など何でも揃う「箕面
駅」の有名な箕面大通りに向かう
にはこの駅で下車。

箕面ぐるりめぐりまっぷ

箕面エリア オレンジゆずるバスサポーター店の「お得な」情報一覧

店名	特徴	店名	特徴	店名	特徴
① ちやうや堂	バス利用の割引サービス	② 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	③ きののや	バス利用の割引サービス
④ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	⑤ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	⑥ きののや	バス利用の割引サービス
⑦ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	⑧ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	⑨ きののや	バス利用の割引サービス
⑩ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	⑪ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	⑫ きののや	バス利用の割引サービス
⑬ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	⑭ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	⑮ きののや	バス利用の割引サービス
⑯ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	⑰ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	⑱ きののや	バス利用の割引サービス
⑲ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	⑳ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㉑ きののや	バス利用の割引サービス
㉒ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㉓ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㉔ きののや	バス利用の割引サービス
㉕ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㉖ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㉗ きののや	バス利用の割引サービス
㉘ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㉙ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㉚ きののや	バス利用の割引サービス
㉛ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㉜ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㉝ きののや	バス利用の割引サービス
㉞ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㉟ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㊱ きののや	バス利用の割引サービス
㊲ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㊳ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㊴ きののや	バス利用の割引サービス
㊵ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㊶ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㊷ きののや	バス利用の割引サービス
㊸ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㊹ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㊺ きののや	バス利用の割引サービス
㊻ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㊼ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス	㊽ きののや	バス利用の割引サービス
㊾ 中島 ストック	バス利用の割引サービス	㊿ 新田屋 SAKA EISA	バス利用の割引サービス		



利用促進（箕面まつり）

箕面まつりのパレードに、オレンジゆずるバスが走行し、バスを紹介する横断幕を作成しPRを行いました。また、オレンジゆずるバスのブースを出店し、啓発品（うちわ）、バスマップ、「箕面ぐるりめぐりまっぷ」等の配布と共に回数券を販売しました。



回数券の販売





**オレンジ
ゆるるバス
NEWS**

**誘って乗ろう！便利な！
日曜・祝日ルート！**

【参考】平日最大収支率:44.4% 休日最大収支率26.7%(平成24年度)

次の日曜・祝日は
友人・家族とお出かけしよう

9



10

3. 実証(日・祝)運行の評価・見直し

11



これまでの経過

【平成22年9月】オレンジゆずるバス実証運行開始

評価・見直し

【平成23年5月】ダイヤ変更による軽微な運行見直し

評価・見直し

【平成23年9月】抜本的な運行見直し

評価・見直し

【平成25年3月】本格運行に向けた運行計画立案

※休日は需要予測を下回ったため、新たな実証運行へ移行

※平日は需要予測を上回ったため、本格運行へ移行

【平成25年5月20日】
平日の本格運行開始

【平成25年5月26日】休日の新たな実証運行開始
※休日利用の主目的である「買物」に合わせたルート・ダイヤ

休日運行の取り止めも検討

評価・見直し

【平成26年5月11日】休日の新たな実証運行開始
※市民が利用者数増加に向けた改善策の行動を起こすことを前提に1年間だけの社会実験

評価・見直し

現在: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

12



日曜・祝日運行の検討

【平成26年5月11日】日曜・祝日の新たな実証運行開始

【平成26年7月・9月】分科会 2回

●日曜・祝日の実証運行について ●利用促進について

【平成26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26年11月・12月】分科会 3回

●オレンジゆずるバスの運行状況 ●オレンジゆずるバスの評価
●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26年12月10日】第26回 箕面市地域公共交通活性化協議会

●オレンジゆずるバス日曜・祝日運行の経過 ●オレンジゆずるバスの評価
●日曜・祝日運行ルートの見直しについて ●日曜・祝日運行ルートを検討

日曜・祝日実証運行見直し（素案）の作成

13



見直し基準による分析

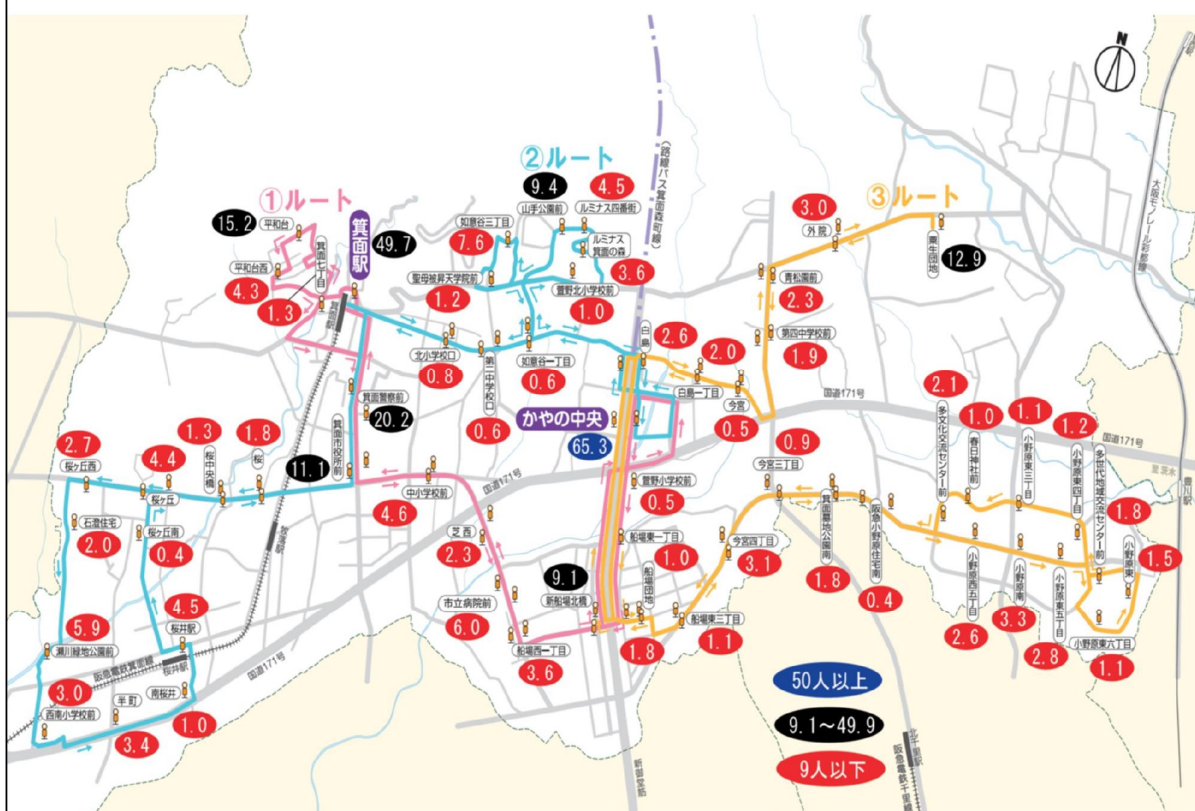
運行計画の見直しを検討するため、運行サービス（ルート、便数）・運賃等の見直し基準は、下表のとおりとします。

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

14



バス停別 1 日あたりの利用者数



15

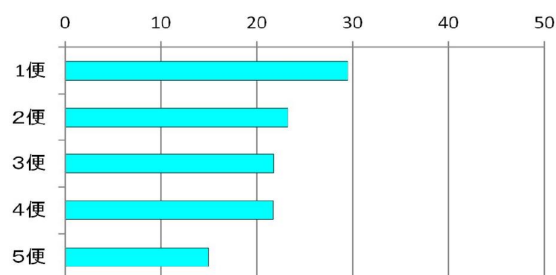


ルート別バス 1 便あたりの利用者数

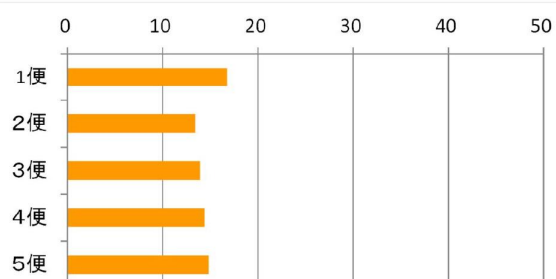
①ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (10:31かやの中央発)	18.3
2便 (11:56かやの中央発)	15.0
3便 (13:21かやの中央発)	14.5
4便 (14:46かやの中央発)	17.2
5便 (16:11かやの中央発)	16.7



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



16



評価指標による評価 ①認知率

オレンジゆずるバスの実証運行当初に定めた、評価指標と目標値をもとに、事業計画に対して客観的な検証をし、評価を行いました。評価指標の目標値を達成していれば、継続又は向上、未達成であれば、見直し再検討することとなります。

目標値	項目	目標達成度
80%以上	最寄のバス停	44.6%
	ルート・行き先	26.3%

評 価

- ・“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。

17



評価指標による評価 ②利用率

目標値	目標達成度
40%以上	14.4%

評 価

- ・今回の市民アンケート調査結果による利用率は14.4%であり、目標値をかなり下回っている。

18



評価指標による評価 ③収支率

目標値	目標達成度
50%以上	【日曜・祝日運行】22.9%
	5月（11日～31日）：25.0%
	6月：22.9%
	7月：24.0%
	8月：21.0%
	9月：25.2%
	10月：19.5%
評価	
・日曜・祝日運行の収支率は22.9%と低く、目標値にはほど遠い状況にある。 ・月別では9月の収支率25.2%が最も高い。	

19



見直しの検討経過

①【ルート・バス停について】

- ・見直し基準値を超えるバス停は、57か所のうち8か所のみ。
- ・基準値を満たすバス停をもとに、ルートカットを実施する。
- ・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」ことに賛成の割合が反対の割合を上回っている。

【方向性】

- ・大幅なルートカットを行っても、収支率の改善は望めないため、便数の見直しを検討する。

②【便数について】

- ・①ルート、②ルートは、ほぼ見直し基準の15人を満たしている。
- ・③ルートにおいては、1便以外はすべて基準値を満たしていない。

【方向性】

- ・便数の見直しを行っても収支率の改善は望めないため、運賃等の見直しを検討する。

③【運賃等について】

- ・運賃を見直した場合、利用者がさらに減少する危惧がある。
- ・市民アンケート調査では、運賃値上げに反対する意見が非常に多い。

【方向性】

- ・運賃等の見直しを行っても収支率の改善は望めないため、さらなる効率化を検討する。

【運行効率の見直し検討】

- 1) 運転士1人あたりの1日の走行距離を検証 → 休日運行は平日運行の半分程度（非効率）
- 2) 労働基準等から、運転士1人が1日（8時間）で運転できる最大時間を算出
→ 8時間以内で休憩・回送時間を考慮した連続運転時間（輸送時間）は、約3時間35分が効率的
- 3) 効率的な便数と1便あたりの輸送時間を算出
→ 1便あたり約1時間10分で、1日6便のルートが効率が良い
※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
- 4) 3)を基にルート・バス停・運賃等を再検討

収支率改善の可能性があるので、新たな実証運行を行い、評価を行うこととする。

20



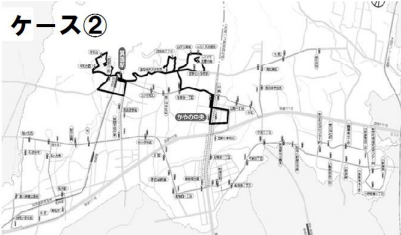
見直しの検討経過（ルート・バス停について①）

基準値をもとに大幅なルートカットを行い、7つのルート案を作成し、見直し検討を行いました。

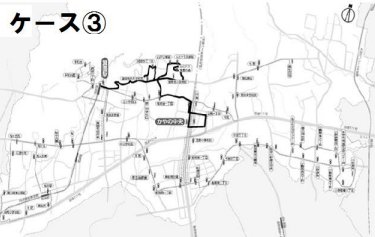
ケース①



ケース②



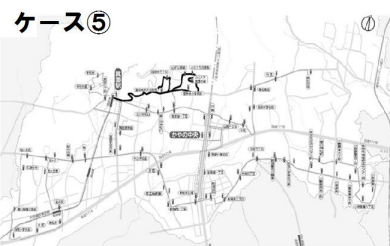
ケース③



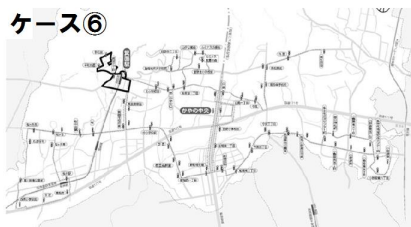
ケース④



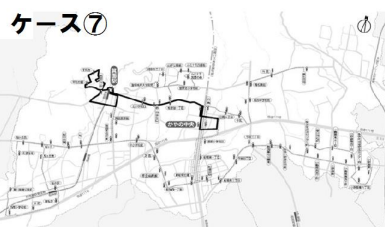
ケース⑤



ケース⑥



ケース⑦



21



見直しの検討経過（ルート・バス停について②）

ルートカットを行った場合の収支率を検証しました。

	ルートカットを行った場合場合
ケース1	25.5%
ケース2	28.6%
ケース3	28.5%
ケース4	31.5%
ケース5	30.5%
ケース6	15.9%
ケース7	20.2%

22



見直しの検討経過（便数の見直しについて）

ルートカットを行った、ケース1～7を5便から4便に減便しました。

	4便に減便の場合
ケース1	26. 1%
ケース2	29. 3%
ケース3	29. 2%
ケース4	32. 3%
ケース5	31. 3%
ケース6	16. 2%
ケース7	20. 7%

23



見直しの検討経過（運賃の値上げについて）

ルートカットを行い、便数を減便し、70歳以上の高齢者の運賃を100円から210円に値上げた場合のシュミレーションを行いました。

	4便で運賃を値上げした場合
ケース1	31. 8%
ケース2	35. 8%
ケース3	35. 6%
ケース4	39. 5%
ケース5	38. 2%
ケース6	19. 9%
ケース7	25. 3%

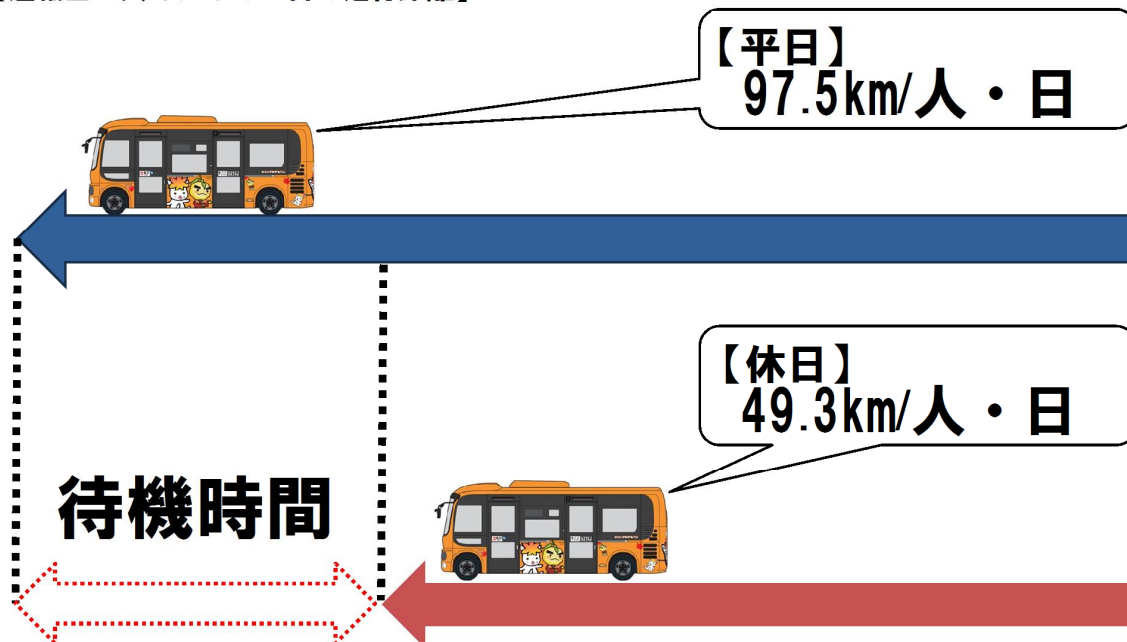
24



運行効率の見直し

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活かし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分かりました。

【運転士1人あたりの1日の走行距離】



25



運転士1人が1日で運転出来る最大の時間①

運転士1人が待機時間等の無駄無く走行するルートを検討するにあたり、運転士1人が1日で運転出来る最大の時間を検討しました。

【バス運転士の労働基準】

運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断して30分以上の休憩等を確保してください（図8参照）。

（図8）

○

4時間	30分
-----	-----

ただし、運転開始後4時間以内又は4時間経過直後に運転を中断する場合の休憩等については、少なくとも1回につき10分以上としたうえで分割することもできます（図9参照）。

（図9）

○

1時間20分	10分	1時間20分	10分	1時間20分	10分
--------	-----	--------	-----	--------	-----

○

2時間40分	20分	1時間20分	10分
--------	-----	--------	-----

×

4時間10分	30分
--------	-----

×

1時間25分	5分	1時間25分	5分	1時間10分	20分
--------	----	--------	----	--------	-----

運転時間

--

 休憩時間

--

【バス運転士の労働基準】

※労働基準法第34条

1. 使用者は、労働時間が6時間を超える場合においては少なくとも45分、8時間を超える場合においては少なくとも1時間の休憩時間を労働時間の途中に与えなければならない。
2. 前項の休憩時間は一斉に与えなければならない。

26



運転士 1 人が 1 日で運転出来る最大の時間②

【 8 時間の労働時間以内で最も効率の良い労働サイクル】

労働時間： 8 時間

				
	運転時間	休憩時間		運転時間
4 時間		1 時間	4 時間	

【 8 時間の労働時間以内で回送時間を考慮した連続運転時間】

労働時間： 8 時間

回送時間	運転時間	休憩時間	運転時間	回送時間
約 2 5 分	約 3 時間 3 5 分	1 時間	約 3 時間 3 5 分	約 2 5 分

検証結果

- ・ 輸送時間 3 時間 3 5 分以内でルート検討することが最も効率良く、 1 便あたり約 1 時間 1 0 分で 1 日 6 便のルートが効率が良いことが分かりました。
- ・ 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ります。

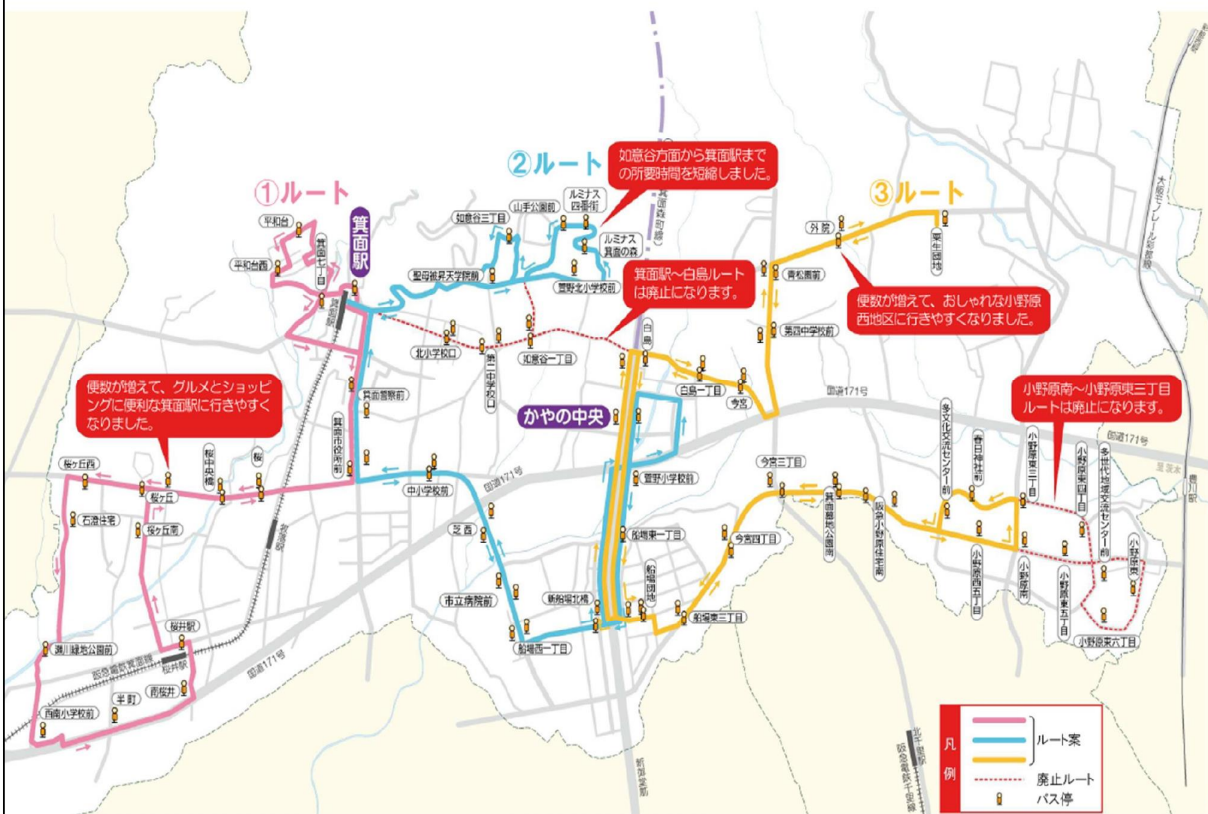
27

4. 日曜・祝日の実証運行（素案）

28



運行ルート（素案）



29



運行計画（素案）

運転士1人の運行効率の見直しにより、1便あたりの走行時間は概ね1時間以内とし、9時～18時までの1本/約1時間のダイヤとします。なお、便数は現行の5便から6便に増便となりますが、昼間に運転士の休憩時間を1時間確保するため、昼間の1便が無くなります。

	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～桜井～箕面駅)	9.95km	50分	概ね 9時～ 12時 ・ 13時～ 18時	6便/日
②ルート (箕面駅～如意谷～箕面駅 ～かやの中央～箕面駅)	14.50km	57分		
③ルート (粟生団地～かやの中央～小野原 ～かやの中央～粟生団地)	14.15km	57分		

※運行時間の12時～13時は、運転士の休憩時間とする。

30



運賃（素案）

運賃体系については、現行と同様に平日と統一した運用を行います。

種別		支払額	備考
一般		210円	現行通り
小児		110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	420円	
	小児	220円	
	障害者 高齢者（70歳以上）	200円	

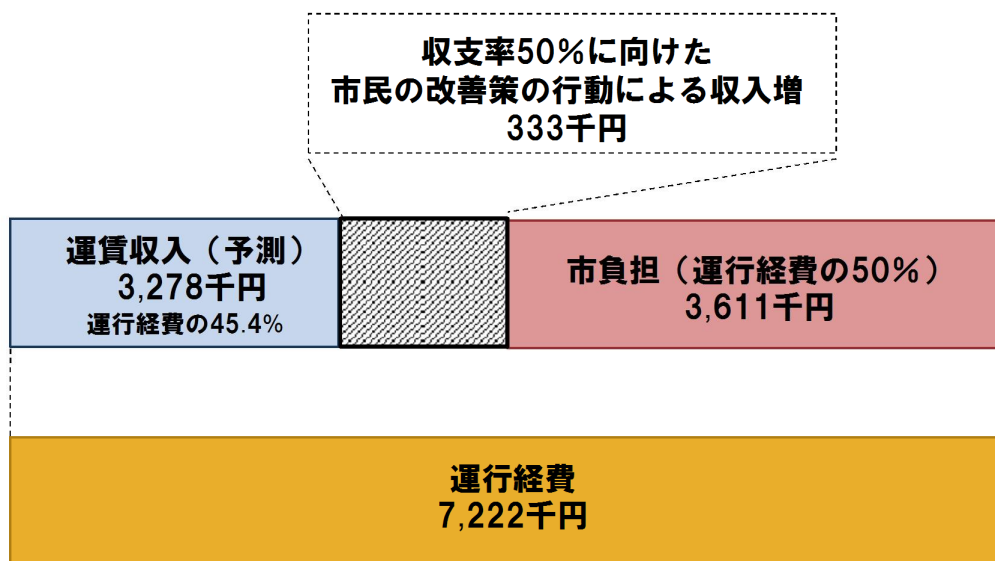
31



収支計画（素案）

見直し後の休日限定の実証運行にあたっては、運行効率の見直しにより、収支率の改善が期待出来るが、収支率は45.4%と推測され、現状の22.9%を上回っているが、見直し基準の目標値である50%には届きません。

そのため、利用者数増加のために、パターンダイヤの検討や市民が主体的に利用者数増加に向けた改善策の行動を起こし、収支率50%を超えることを目標とします。



32



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します。

【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

33

5. 今後の進め方

34



運行計画（素案）

12月下旬にパブリックコメントを実施し、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、5月頃（予定）から運行を開始する予定です。

日曜・祝日の実証運行見直し（素案）の作成

市民意見の募集

説明会（1月19日、20日、21日、22日、25日）開催

12月25日～2月3日

市民部会・専門部会

2月中旬

募集した市民意見を踏まえて、さらに検討する。

協議会

2月下旬

実証運行見直し（案）の決定

市民意見に対する回答の公表（3月上旬～）

バスマップ・時刻表を全戸配布

4月下旬

日曜・祝日の実証運行始

5月頃～（予定）