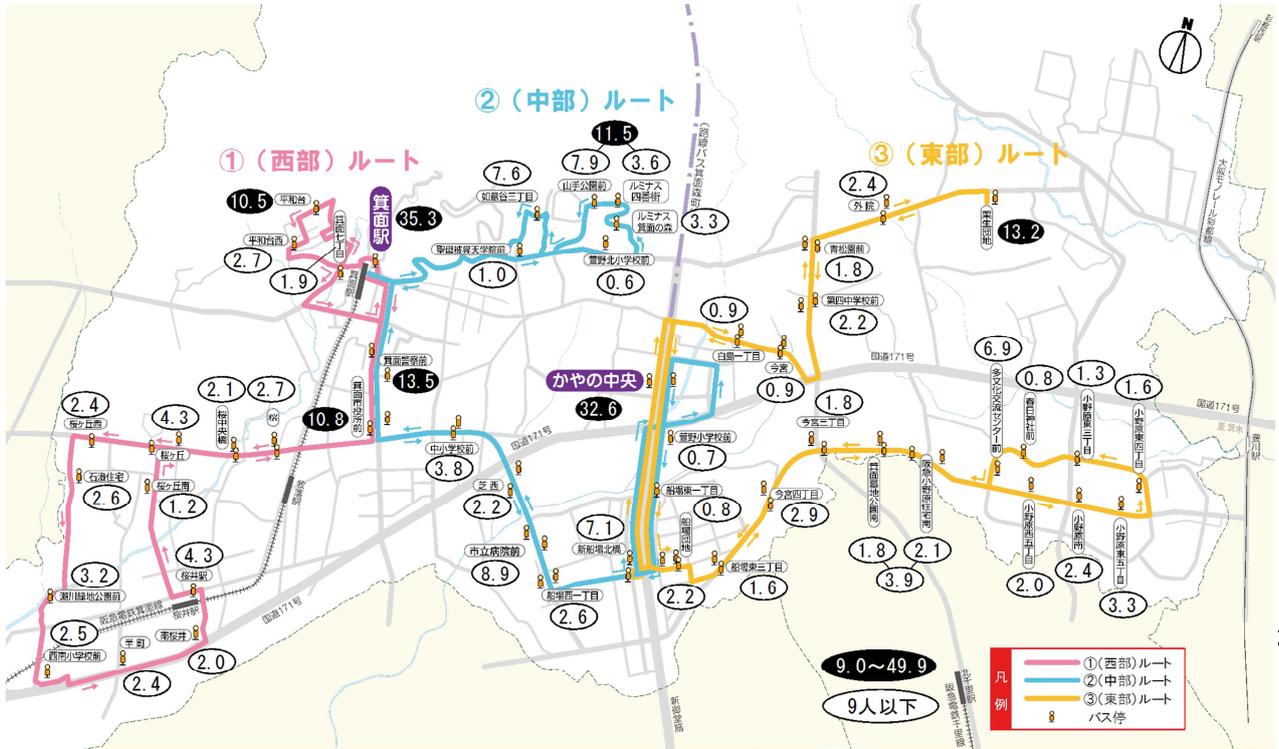


議題 3. 休日運行の見直し検討について

1. 現行の休日ルートと各バス停の利用者数



※バス停間隔が 200m 以内の距離が近いバス停は合計

【ルート別の収支率】

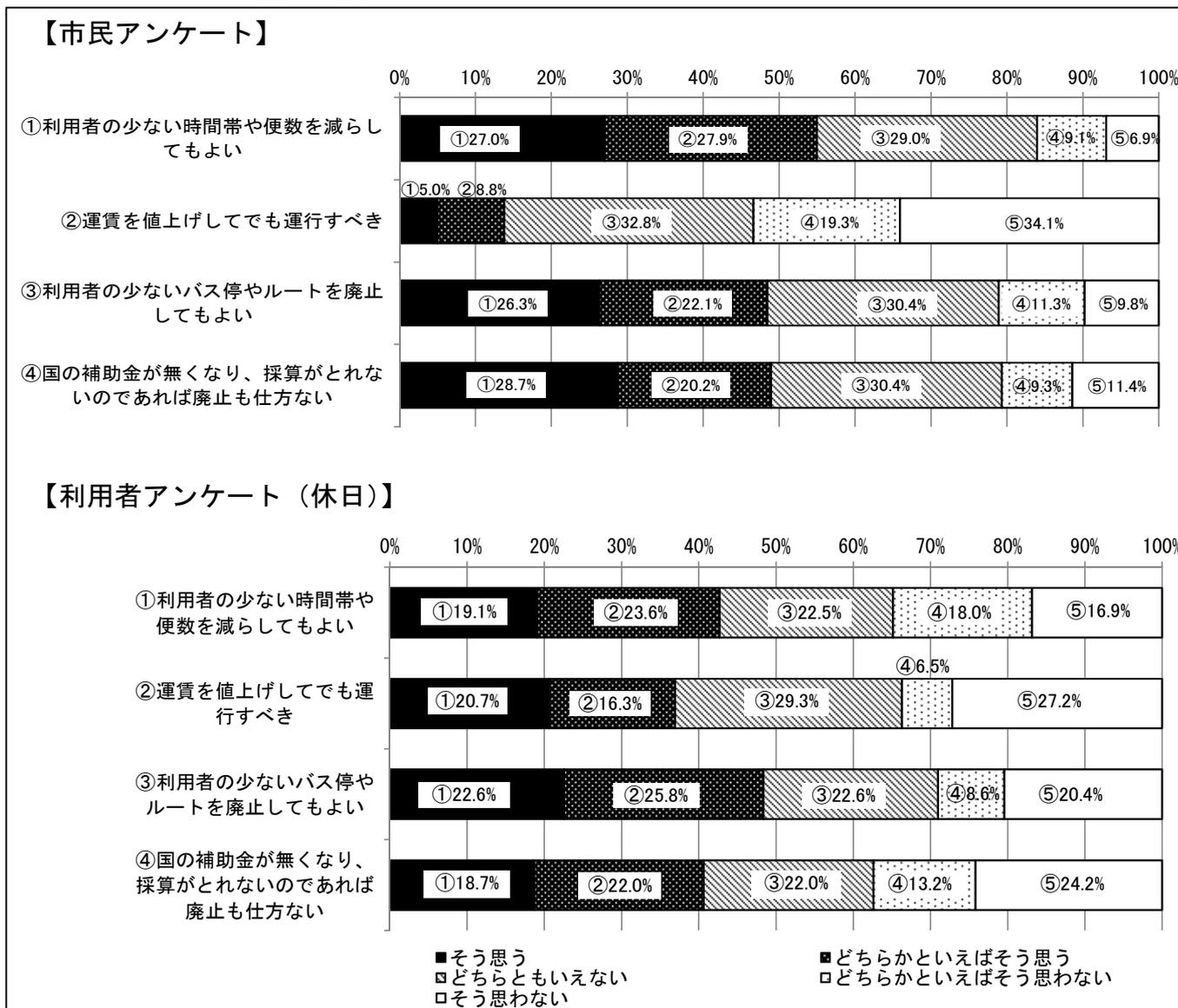
① (西部) ルート	② (中部) ルート	③ (東部) ルート	全体
32.0%	34.6%	28.7%	31.7%



休日の実証運行の結果、目標収支率の 50%には満たない。そのため、運行計画の見直しが必要となる。

2. 運行計画見直し検討手順

(1) アンケート調査の結果について



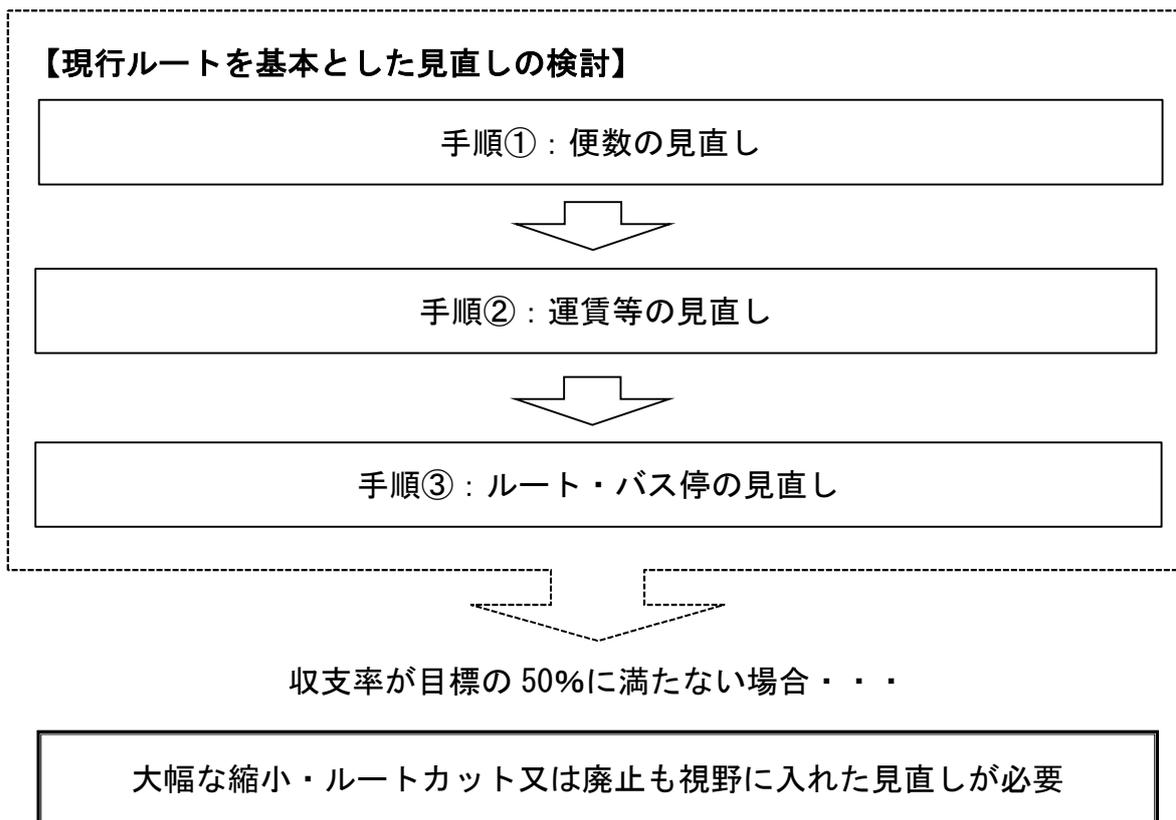
利用者の少ない時間帯の便数、バス停やルートについては廃止しても良いと賛成した市民が多い。

しかし、運賃の値上げについては、市民アンケートの結果は大半が反対となっている。また、休日の利用者においては、運賃を値上げに賛成する意見もあるが、反対する利用者も同様に半数いる。

【市民・利用者アンケートの検証結果】

- ・ 運賃の値上げは望ましくないが、減便、バス停、ルートの廃止を行っても採算がとれないのであれば、廃止も仕方ないという結果となっている。
- ・ そのため、アンケート調査の結果を踏まえての運行計画の見直しを行う。

(2) 運行計画の見直し検討フロー



【参考：オレンジゆずるバスの運行見直し基準】

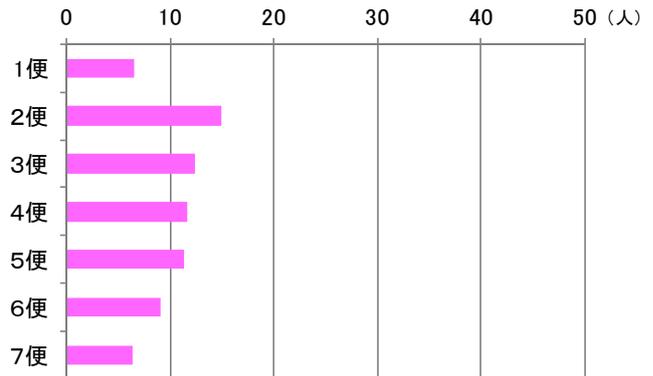
項目		見直し基準値	方 策	
便数の 見直し	バス1便あたり の利用者数	27人以上	向上	増便を検討対象とする
		15人以下	改善	減便を検討対象とする
ルート・ バス停の 見直し	バス停1日あた りの利用者数	50人以上	向上	系統（ルート）の追加・新設を検討対象とする
		9人以下	改善	他ルートとの統合・廃止、通過便の設定や区間の廃止を検討対象とする。
運賃等の 見直し	収支率（運賃収入 ＋その他収入）	65%以上	向上	割引運賃の適用範囲の拡大等を検討対象とする
		50%以下	改善	割引運賃の適用範囲の縮小等を検討対象とする

資料：箕面市地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）

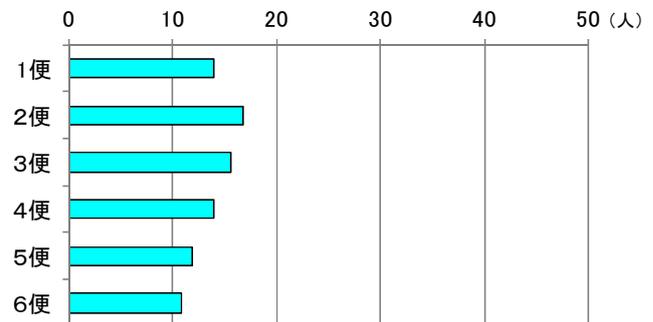
3. 休日運行の見直し検討

(1) 便数の見直しについて

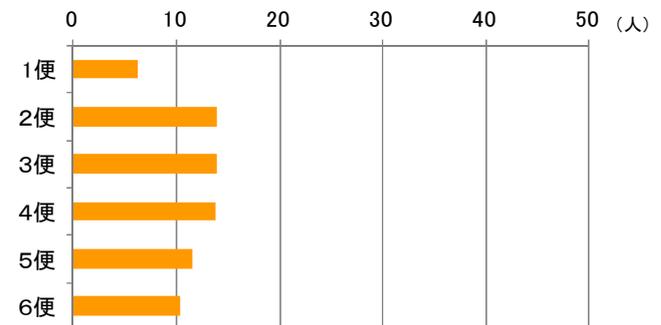
①ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:55桜井駅発)	6.5
2便 (10:42箕面駅発)	15.0
3便 (11:52箕面駅発)	12.4
4便 (13:02箕面駅発)	11.7
5便 (15:15箕面駅発)	11.4
6便 (16:25箕面駅発)	9.2
7便 (17:35箕面駅発)	6.4



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



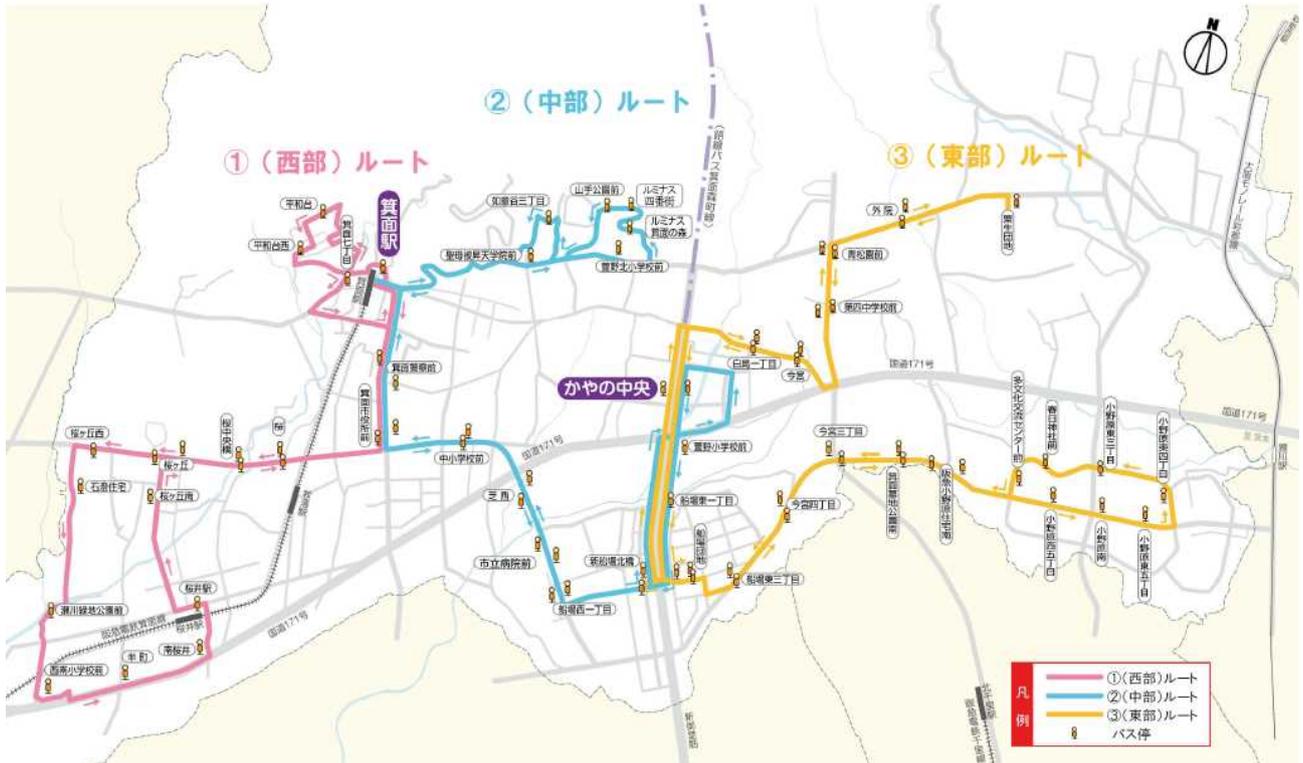
- ・今年度の日曜・祝日ルートは前年度より増便させ、6便～7便で運行したが、各ルートの遅い時間帯の便の利用者が減少する。



【検討の方向性：便数の見直しについて】

各ルートの遅い時間帯の便の利用が少ないため、利用者が比較的多い時間帯の5便～6便まで検討を進める。

【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%

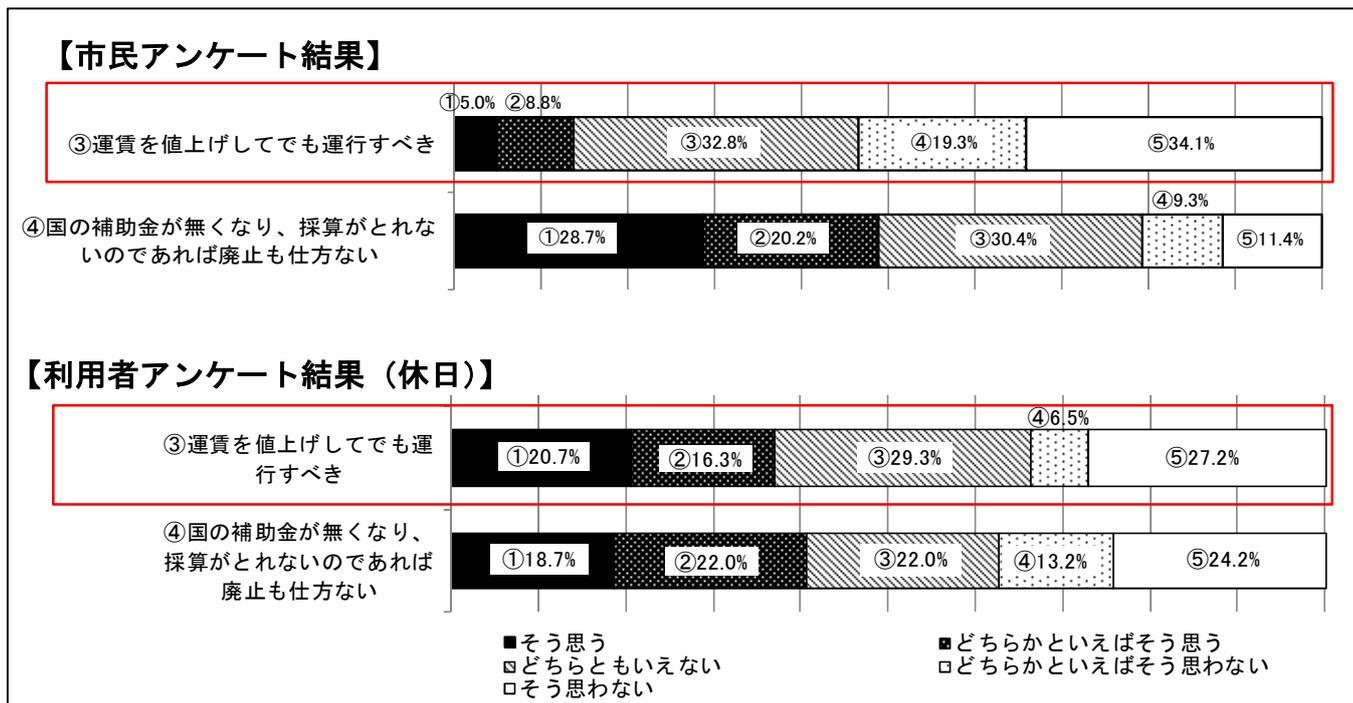


【検討の方向性：ルート・バス停の見直しについて】

- ・現行ルートを基本に一部見直したルートでの試算の結果、収支率50%には満たない。そのため、割引運賃の適用範囲の縮小等を検討対象とする

(3) 運賃の見直し

・市民、利用者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。



アンケート調査の結果、運賃を値上げてしてでも運行すべきに賛成する市民と比較して、廃止に賛成する市民の方が多い。

また、利用者においては、運賃を値上げに賛成する意見もあるが、反対する利用者も同様に半数いる。

そのため、運賃の値上げに反対する市民（利用者）が多数であることから、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。



【検討の方向性：運賃の見直しについて】

・アンケート調査の結果、休日のみ運賃を値上げすることの反対する市民（利用者）が多数であることを考慮すると、割引運賃の適用範囲を縮小することは、望ましくない。

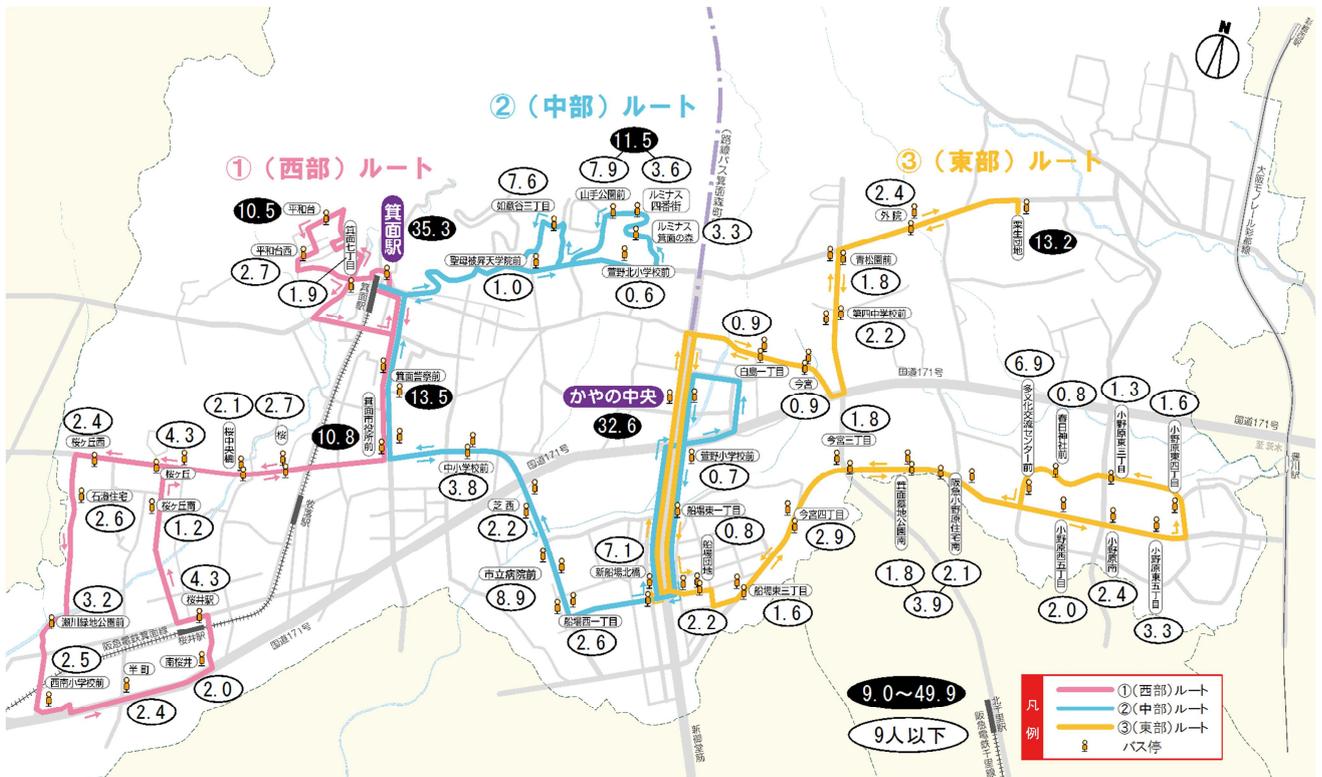


「便数」「ルート・バス停」「運賃等」を見直した結果、現状よりも収支率は改善するが、目標収支率 50%には満たないため、大幅な縮小・ルートカット又は廃止も視野に入れた見直しの検討が必要

(4) 大幅な縮小、ルートカットによる見直し

① 現行の休日ルートと各バス停の利用者数

- ・ 図に示すとおり、各バス停の利用者数をみると、見直し基準値を超えているバス停は7カ所のみである。
- ・ また、各エリアの1日の平均利用者数は以下のとおり。



エリア	利用者数（1日平均）
如意谷エリア（如意谷～市役所）	41.1人
平和台エリア（平和台～市役所）	25.2人
中部エリア（かやの中央～箕面駅）	46.7人
桜井エリア（桜井～箕面駅）	52.8人
栗生団地エリア（栗生団地～かやの中央）	30.8人
小野原エリア（小野原～かやの中央）	44.8人



【検討の方向性】

- ・ 大幅な縮小、ルートカットによる見直しを行うにあたり、市民、利用者の主な意見を確認する。

【アンケートの主な意見】

○運行の見直しについて

- ・利用者が多いところ、利用者が多くなっても希望者が多いところに限られたお金を投資して、市民の生活の質がさらに向上していくと嬉しい。
- ・採算がとれないのであれば、思いきって休日運行のみやめるべき。平日は市民病院やキーズモールバス停は利用者が多いと思います。また、子育て世代で車をもっていない人はかなり利用しています。公共のバスでは補えない便利さがあると思います。
- ・維持費が大きいようなら廃止にして、オレンジゆずるバスが必要な方には、オレンジゆずるタクシーを活用できる様に、そちらに経費を回してあげた方が良いのでは…と思います。
- ・今は自家用車を運転できるため、利用する機会がないのですが、今後年を取り運転出来なくなったとき、オレンジゆずるバスがないと不便な地域でもあるので、できるならば存続を希望します。
- ・たとえ赤字でも利用者がある以上存続すべき。もっと本数を増やせば逆に利用者が増えるはず。
- ・高齢になったら、とても必要なバスだと思います。もう少し便数をへらしてもいいので存続してほしいです。日曜、祝祭日は公共機関の休みの所が多いのでルートを変更するか停止する箇所を減らしても良いのではないのでしょうか。
- ・高齢者や小さい子どもさんを持つ親にとって、病院や買い物での利用が多いようであれば、そちらに特化した運行ルートで存続していただきたいと思っております。

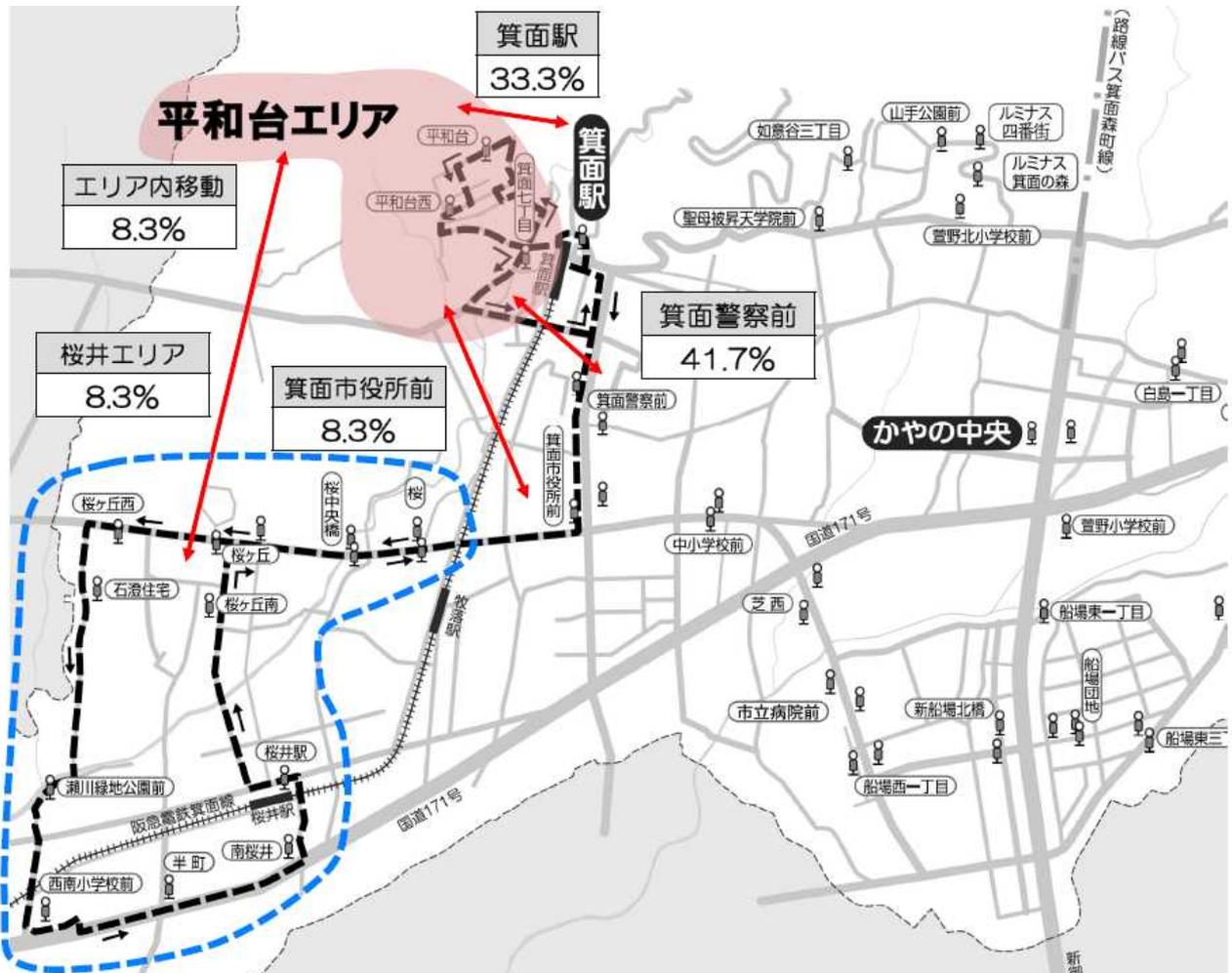
○阪急バス（路線バス）との関係

- ・阪急バスが走っているので、ゆずるバスはいらないと思います。
- ・同じルートもしくは目的地まで阪急バスが通っておりそちらで行く方が早い。
- ・路線バスがあれば良いので、オレンジゆずるバスの運行は不要だと思います。
- ・路線バスでは止まらない場所、入れない様な場所にバス停があるので、その地域に住んでいる人には便利だと思う。
- ・阪急バスなど近くに路線が有り利用できる為、多くの人々が利用しているわけではないと思う。
- ・阪急バスと運賃が変わらないので、利用価値が低い。もう少し安くするか採算がとれないのであれば廃止でも良いと思う。

②各エリアの利用者の主な目的地について

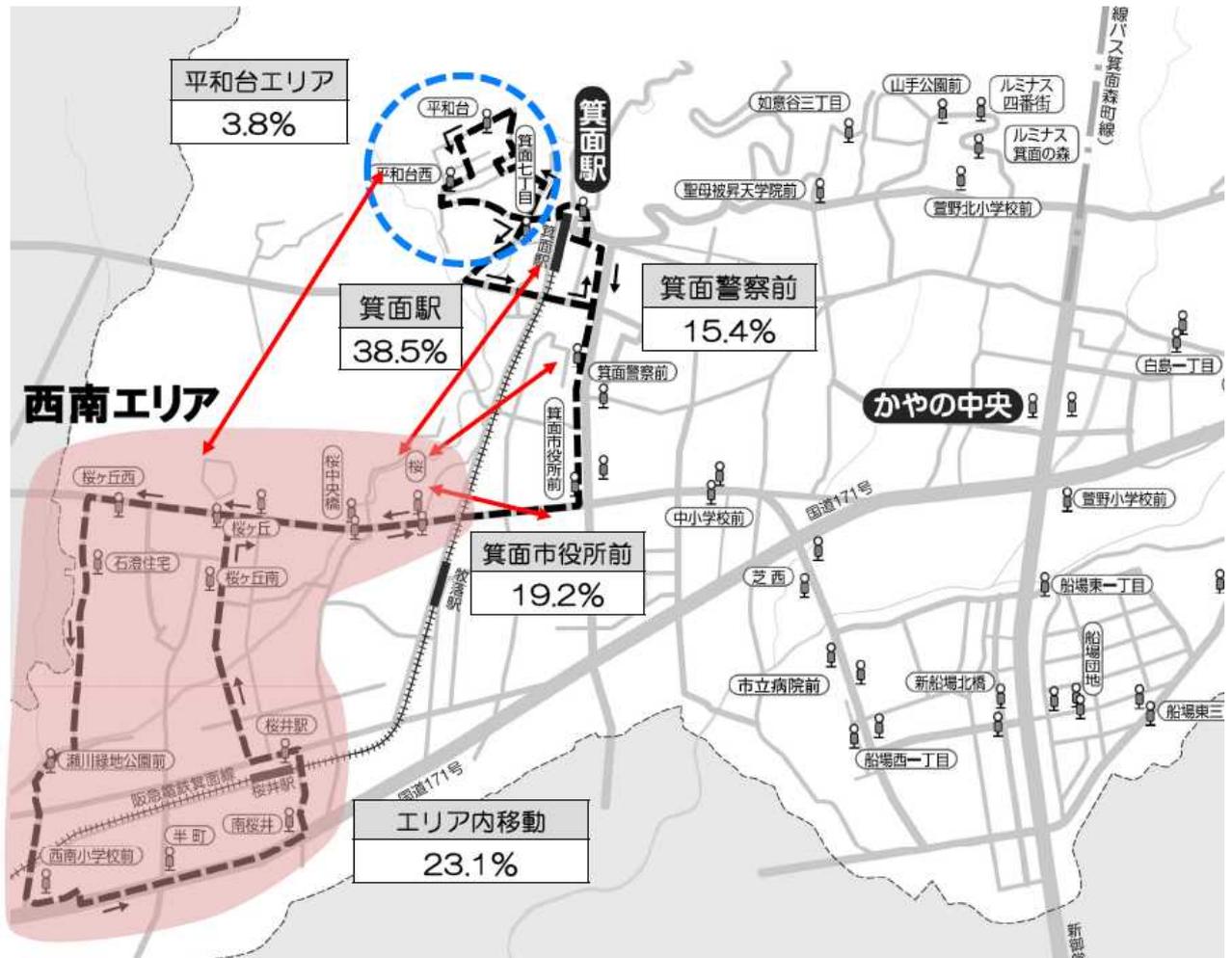
- ・大幅な縮小、ルートカットによる見直しを行うにあたり、各エリア毎のOD調査の結果を以下に示す。

【平和台エリア】



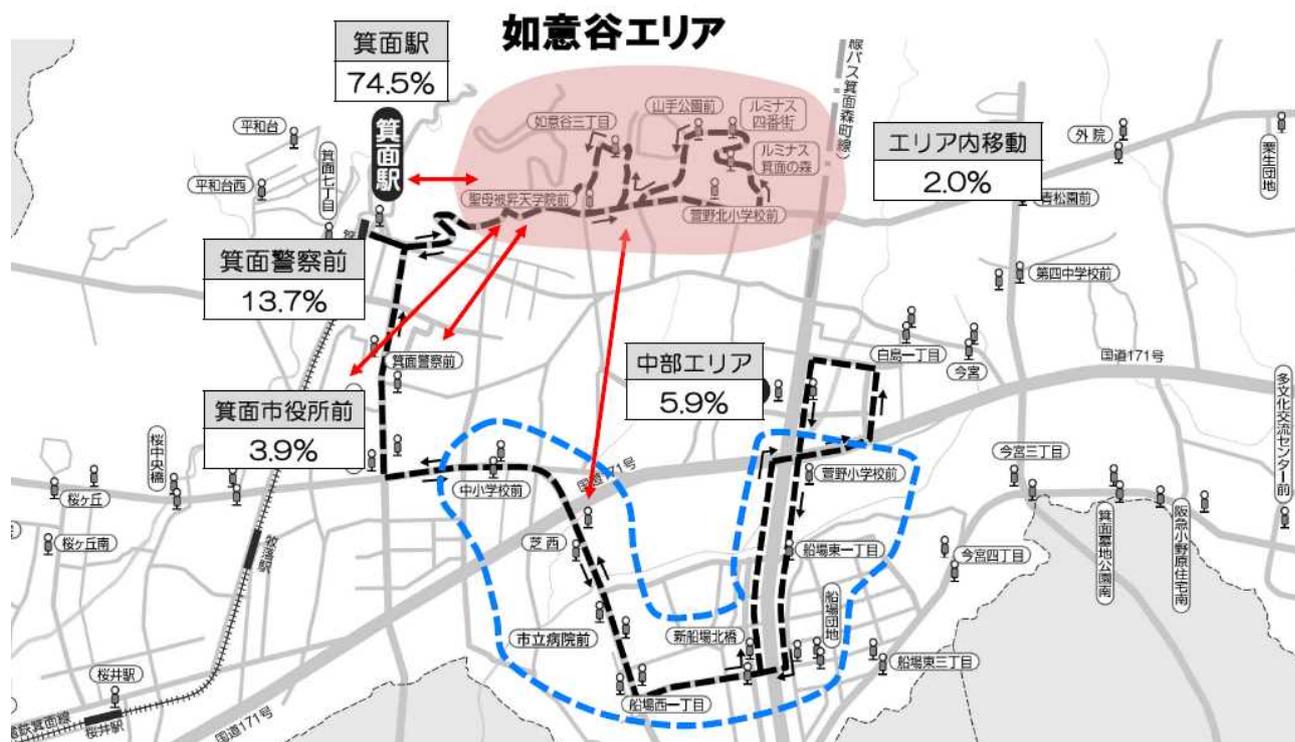
- ・平和台エリアの主な目的地は、「箕面駅」「箕面警察前」となっている。
- ・また、いずれの目的地の利用者においても、行きよりも帰りの利用者の方が多い。

【西南エリア】



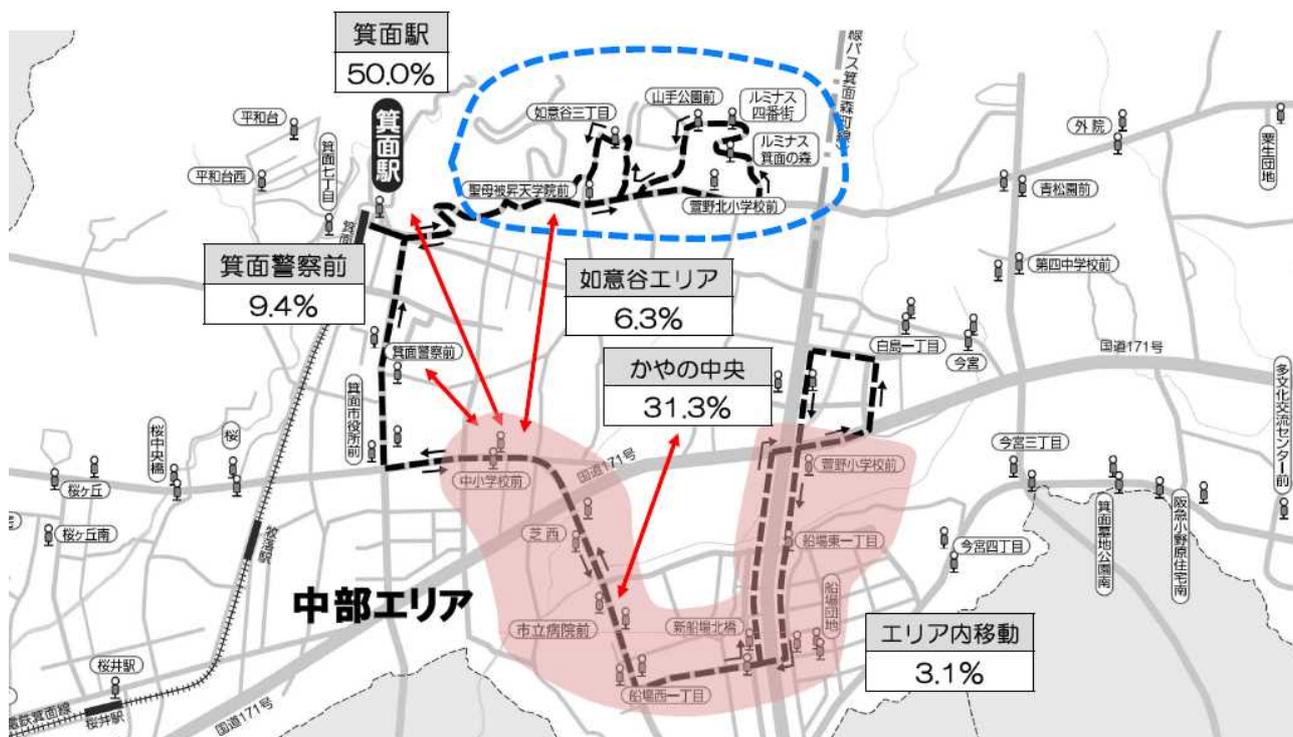
- ・西南エリアの主な目的地は、「箕面駅」「箕面警察前」「箕面市役所前」となっている。
- ・また、西南エリア内の移動においても、「箕面駅」の移動の次に多い。

【如意谷エリア】



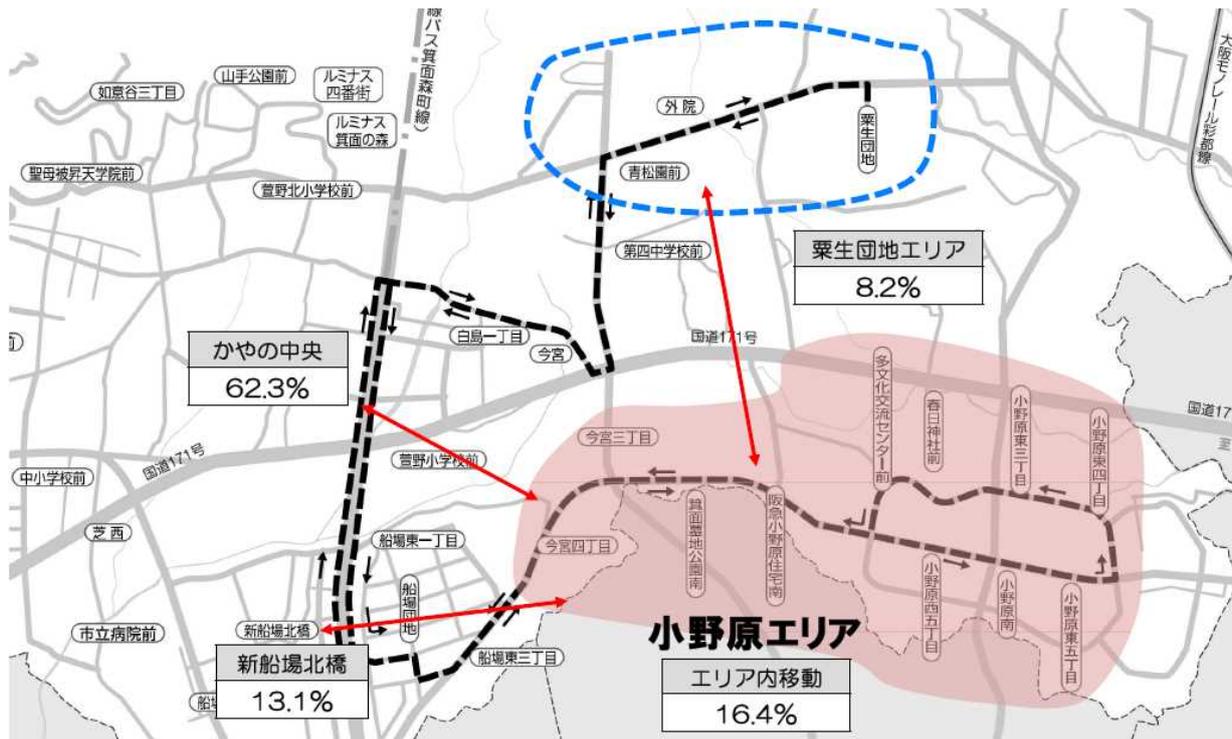
- ・如意谷エリアの主な目的地は「箕面駅」が最も多く、次に「箕面警察前」「中部エリア」が多い。

【中部エリア】



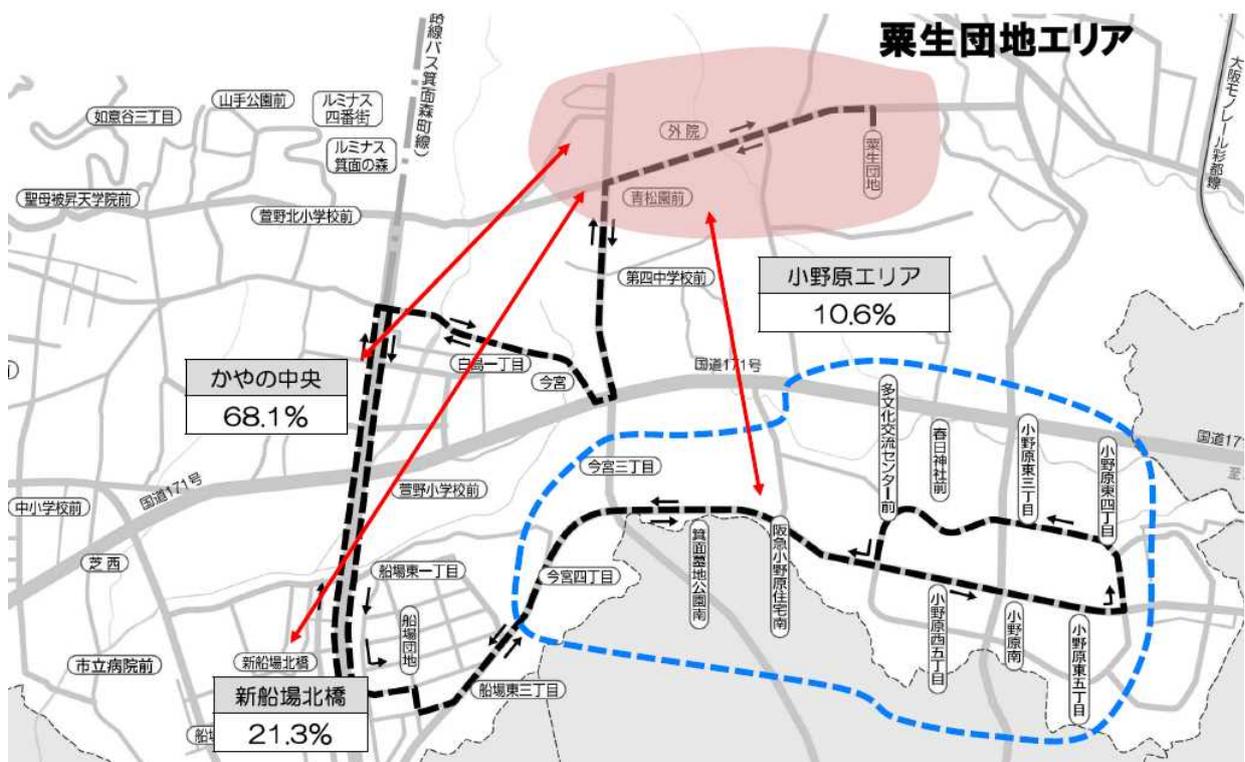
- ・中部エリアは「箕面駅」の利用が最も多く、次に「かやの中央」の利用が多い。
- ・また、②ルート全体利用者のうち、「箕面駅」～「かやの中央」の利用者も13.1%がある。

【小野原エリア】



- ・小野原エリアの主な目的地は「かやの中央」が最も多く、次に「新船場北橋」「栗生団地エリア」「エリア内」の往来が多い。

【栗生団地エリア】



- ・栗生団地エリアの主な目的地は「かやの中央」が最も多く、次に「新船場北橋」「小野原エリア」の往来が多い

4. 今後の進め方について

