

ルート毎の見直し検討

緑ルート

現状																																																																																																																				
利用状況	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査																																																																																																															
<p>【ルート利用者数は5ルート中4位】 169人(1日平均) 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>169</td><td>179</td><td>137</td><td>239</td><td>175</td></tr> </table> <p>【平和台バス停利用者数が多い】 平和台の利用者数が8番目(主要施設以外では3番目)に多いことから、ルート設定による公共交通の利便性向上効果が高いことが認められる。 平和台利用者数：34.8人/日</p> <p>参考：利用者数の多いバス停(15位) 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><th>順位</th><th>バス停</th><th>利用者数</th></tr> <tr><td>1</td><td>箕面</td><td>160.5</td></tr> <tr><td>2</td><td>市立病院</td><td>117.7</td></tr> <tr><td>3</td><td>かやの中央</td><td>94.4</td></tr> <tr><td>4</td><td>箕面市役所前</td><td>87.0</td></tr> <tr><td>5</td><td>松寿荘前</td><td>74.4</td></tr> <tr><td>6</td><td>箕面警察前</td><td>68.7</td></tr> <tr><td>7</td><td>中小学校前</td><td>45.4</td></tr> <tr><td>8</td><td>平和台</td><td>34.8</td></tr> <tr><td>9</td><td>新船場北橋</td><td>30.7</td></tr> <tr><td>10</td><td>山手公園前</td><td>25.1</td></tr> <tr><td>11</td><td>粟生団地</td><td>23.0</td></tr> <tr><td>12</td><td>桜ヶ丘西</td><td>21.5</td></tr> <tr><td>13</td><td>桜井駅</td><td>21.0</td></tr> <tr><td>14</td><td>東生涯学習センター前</td><td>17.6</td></tr> <tr><td>15</td><td>桜ヶ丘</td><td>16.5</td></tr> <tr><td colspan="2">全バス停平均</td><td>13.8</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	169	179	137	239	175	順位	バス停	利用者数	1	箕面	160.5	2	市立病院	117.7	3	かやの中央	94.4	4	箕面市役所前	87.0	5	松寿荘前	74.4	6	箕面警察前	68.7	7	中小学校前	45.4	8	平和台	34.8	9	新船場北橋	30.7	10	山手公園前	25.1	11	粟生団地	23.0	12	桜ヶ丘西	21.5	13	桜井駅	21.0	14	東生涯学習センター前	17.6	15	桜ヶ丘	16.5	全バス停平均		13.8	<p>【運行距離が最も短い】 143.9km(1日の運行距離) 単位：km/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>143.9</td><td>149.1</td><td>159.3</td><td>249.9</td><td>179.5</td></tr> </table> <p>【明確な発着点の運用がない】 市立病院を発着点としているが、市立病院での停車時間はわずかで、通過利用が可能なため、定刻運行の確保等を考慮した明確な発着点の運用とはなっていない。</p>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	143.9	149.1	159.3	249.9	179.5	<p>【運行効率が5ルート中2番目に良い】 利用者数は比較的少ないが、運行距離が短いためルート別の収支率は5ルート中2番目であり、運行効率は良い。 34.6%(ルート別収支率) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>34.6</td><td>35.5</td><td>25.3</td><td>28.1</td><td>28.7</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	34.6	35.5	25.3	28.1	28.7	<p>【改善の意見・要望が少ない】 これまでに市へ直接寄せられた意見やアンケート調査の自由意見等からも、緑ルートに対する具体的な意見・改善要望等はほとんどない。 【乗車時間の長さに対する不満が多い】 全ルート共通の意見として、「あちこち回りすぎて時間がかりすぎている」がある。 42件 (ルートに関する意見223件中)</p>	<p>【市中心部 平和台の利用が多い】 乗車数の多いバス停は箕面(36人) 箕面警察前(24人) 市立病院(23人) だが、降車数の多いバス停は平和台(43人) 市立病院(30人) 新稲東(15人) となっているのが特徴。 特に箕面で乗車して平和台で降車(22人)と箕面警察前で乗車して平和台で降車(16人)をあわせると全体の約2割(193人中38人、19.7%)を占めている。 緑ルートの全利用者(193人)のうち、187人(96.9%)が乗車・降車のどちらかまたは両方が市中心部(箕面~かやの中央間)の利用であり、内々移動はほとんどない。 (第1回調査)</p>	<p>【運行全体に対する満足度が高い】 「満足・やや満足」58.4% 66人(113人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>58.4</td><td>47.9</td><td>52.4</td><td>37.6</td><td>48.7</td></tr> </table> <p>【循環方向は「現状のまま」が多い】 現状のままがよい56.6% 64人(113人中)</p> <p>【ルート見直しの優先度が低い】 「ルート見直しをすべき」12.4% 14人(113人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>12.4</td><td>20.5</td><td>8.5</td><td>26.6</td><td>8.5</td></tr> </table> <p>【利用者の少ないルートなどの廃止はやむを得ないという意見が多い】 「利用者の少ないバス停や一部のルートの廃止はやむを得ない」49.6% 56人(113人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>49.6</td><td>44.4</td><td>42.7</td><td>47.7</td><td>40.7</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	58.4	47.9	52.4	37.6	48.7	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	12.4	20.5	8.5	26.6	8.5	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	49.6	44.4	42.7	47.7	40.7
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
169	179	137	239	175																																																																																																																
順位	バス停	利用者数																																																																																																																		
1	箕面	160.5																																																																																																																		
2	市立病院	117.7																																																																																																																		
3	かやの中央	94.4																																																																																																																		
4	箕面市役所前	87.0																																																																																																																		
5	松寿荘前	74.4																																																																																																																		
6	箕面警察前	68.7																																																																																																																		
7	中小学校前	45.4																																																																																																																		
8	平和台	34.8																																																																																																																		
9	新船場北橋	30.7																																																																																																																		
10	山手公園前	25.1																																																																																																																		
11	粟生団地	23.0																																																																																																																		
12	桜ヶ丘西	21.5																																																																																																																		
13	桜井駅	21.0																																																																																																																		
14	東生涯学習センター前	17.6																																																																																																																		
15	桜ヶ丘	16.5																																																																																																																		
全バス停平均		13.8																																																																																																																		
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
143.9	149.1	159.3	249.9	179.5																																																																																																																
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
34.6	35.5	25.3	28.1	28.7																																																																																																																
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
58.4	47.9	52.4	37.6	48.7																																																																																																																
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
12.4	20.5	8.5	26.6	8.5																																																																																																																
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
49.6	44.4	42.7	47.7	40.7																																																																																																																

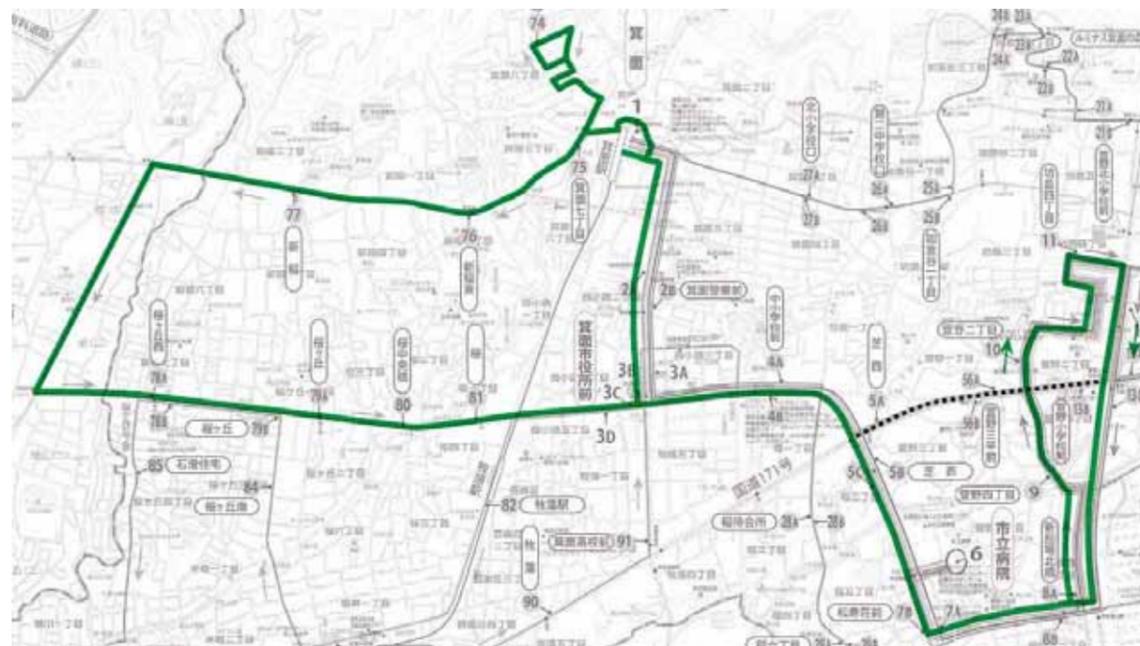


緑ルート 見直しの基本的な考え方

緑ルートはルートの収支率が桃ルートに次いで高く、ルートに関する意見・改善要望等もほとんど出ていないことから、現状のルートに大きな課題・問題点はないと考えられる。よって、循環方向は現行のままとし、現況ルートの利便性の確保を基本としながら、発着点の明確化やわかりやすいルート設定、運行効率等を考慮した見直しルート案を設定する。

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査		アンケート調査
1 かやの中央へのアクセス	<p>現況のまま</p>  <p>・かやの中央バス停前まで運行する。 ・折り返すために萱野四丁目・二丁目坊島四丁目を経由する。(渋滞による遅延を緩和する効果への期待有り)</p>	<p>・ルートの利用者数は5ルート中4番目だが、2、3番目の桃ルートや黄ルートとほぼ変わらない。 169人(1日平均)</p> <p>・平和台の利用者数が8番目に多いことから、ルート設定による公共交通の利便性向上効果が高いことが認められる。</p>	<p>【発着点を明確にすると利便性が低下】</p> <p>・主要施設間がシャトルルートではなく、循環ルートであるため、発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>	<p>・運行距離が短いことから、ルート別の収支率は桃ルートに次いで高く、運行効率がよい。 ルート別収支率：34.6%</p>	<p>・循環方向に対する意見聴取結果では、逆まわりや両まわりの要望が最も低い。</p> <p>・これまでに市へ直接寄せられた意見やアンケート調査の自由意見等からも、緑ルートに対する具体的な意見・改善要望等はほとんどない。</p> <p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかりすぎている、という意見がある。 41件</p>		<p>・利用者アンケートより、運行全体に対する満足度は、他ルートと比較しても高い。 満足、やや満足 58.4%</p> <p>緑ルート利用者の回答結果</p>	<p>・緑ルートは現況ルートで大きな課題はなく、収支率も高いことから、<u>ルート変更の必要性は低い</u>と考えられる。</p> <p>・ただし、発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p> <p>・他のルートの効率化との関係で、かやの中央を経由するルートが少なくなることから、<u>運行効率が高い緑ルートはかやの中央を経由する迂回ルートを残すことで、迂回ルート上の利用者利便性を確保することが望ましい</u>。</p>
	<p>見直し</p>  <p>・運行距離の短縮のために、かやの中央バス停までの運行をやめ萱野交差点でショートカットする。 ・かやの中央(ヴィソラなど)へのアクセスは、萱野小学校前バス停の乗降でまかなう。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は2.0人/日以下】</p> <p>萱野四丁目 0.8人/日 萱野二丁目 0.5人/日 坊島四丁目 1.7人/日</p> <p>緑ルートのみ利用者数</p> <p>【特に休日のかやの中央利用者への影響】</p> <p>・かやの中央バス停は平日よりも休日の利用が多い特徴的なバス停であり、休日需要を下支えしている側面もある。これらの利用者の利便性が低下する。 平日：6.5% 15.6人/日(241.4人中) 休日：12.6% 21.1人/日(168.1人中)</p> <p>緑ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】</p> <p>・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。</p> <p>【乗心地・快適性改善】</p> <p>・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、乗り心地や快適性が改善される。</p> <p>【遅延発生の回避】</p> <p>・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、遅延発生を回避できる効果も期待できる。</p> <p>【発着点を明確にすると利便性が低下】</p> <p>・主要施設間がシャトルルートではなく、循環ルートであるため、発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>	<p>【運行効率の大幅な改善】</p> <p>運行距離(-1.5km) 運行時間(-6.1分)</p>	<p>【主要施設間の所要時間短縮の効果大】</p> <p>・市立病院から萱野小学校、また箕面市役所までの運行時間が短くなる。</p> <p>市立病院 萱野小学校 現在：14分 変更後：7分 (-7分)</p> <p>市立病院 箕面市役所 現在：21分 変更後：14分 (-7分)</p>		<p>【かやの中央へのアクセス利便性低下の影響】</p> <p>・かやの中央へのアクセスは萱野小学校バス停となり、現況に比べ利便性が低下する。</p> <p>・休日での買い物利用に対する一定のニーズが認められる。 市内の商店に買い物に行きやすくなった 55.8% 24人/日(43人中)</p> <p>買い物など、どんな目的でも利用できてよい 65.1% 28人/日(43人中)</p> <p>緑ルート休日利用者の回答結果</p>	<p>・ルートの効率化は図られるが、かやの中央へのアクセス利便性が低下する。</p> <p>・現状で満足度の高いルートをあえて変更することによる<u>ルート満足度低下・利用者数減少の恐れ</u>がある。</p> <p>・発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>

ルート案



・箕面市役所 かやの中央を、かやの中央を発着点とした市立病院経由のシャトル運行にする。

2・かやの中央を発着点としたルート編成

ルート見直しのための判断要素

利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査	評価
<p>【廃止バス停の利用者数は1人/日以下】 萱野三平前 1.0人/日 緑ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。</p> <p>【かやの中央を発着点にして余裕をもたせたダイヤ設定が可能】 ・かやの中央を発着点に設定することで、利用者利便性を確保しつつ発着点で停車時間を長く取ることができ、遅延等の発生時に対応できるダイヤ設定が可能である。</p>	<p>【運行効率は悪くなる】 運行距離 (+1.5km) 運行時間 (+6.1分)</p> <p>【住宅地 主要施設の往復利用の利便性確保】 ・箕面駅、箕面市役所、市立病院、松寿荘、かやの中央の各主要施設間を、かやの中央を発着点としたシャトル運行とし、さらに住宅地を結ぶことで、住宅地と主要施設間の往復利用の利便性が確保できる。</p>				<p>・現況ルートからの変更は最小限であり、かつ発着点を明確にした運行が確保される。</p> <p>・住宅地と主要施設間の往復利用者の利便性が確保される。</p> <p>・かやの中央のアクセス利便性が手確保される。</p> <p>・運行効率は現況よりも悪くなる。</p>

現状

利用状況	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査																																																												
<p>【ルート利用者数は5ルート中2位】 179人(1日平均) 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr> <th>緑ルート</th> <th>桃ルート</th> <th>赤ルート</th> <th>青ルート</th> <th>黄ルート</th> </tr> <tr> <td>169</td> <td>179</td> <td>137</td> <td>239</td> <td>175</td> </tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	169	179	137	239	175	<p>【運行距離が5ルート中2番目に短い】 149.1km/日(1日の運行距離) 単位：km/日</p> <table border="1"> <tr> <th>緑ルート</th> <th>桃ルート</th> <th>赤ルート</th> <th>青ルート</th> <th>黄ルート</th> </tr> <tr> <td>143.9</td> <td>149.1</td> <td>159.3</td> <td>249.9</td> <td>179.5</td> </tr> </table> <p>【休日午後の遅延発生が多い】 ・土曜日、日曜日・祝日の午後は道路渋滞等の影響による遅延運行が目立っている。</p> <p>【運行ダイヤの余裕が少ない】 ・他のルートと比較して運行ダイヤに余裕が少ない。</p> <p>【明確な発着点の運用がない】 ・市立病院を発着点としているが、市立病院での停車時間はわずかで、通過利用が可能なため、定刻運行の確保等を考慮した明確な発着点の運用とはなっていない。これが恒常的な遅延の原因の一つになっていると考えられる。</p>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	143.9	149.1	159.3	249.9	179.5	<p>【運行効率が最も良い】 ・利用者数も多く、運行距離も短いため、ルート別の収支率が高く、運行効率が各ルート中最もよい。 35.5%(ルート別収支率) 単位：%</p> <table border="1"> <tr> <th>緑ルート</th> <th>桃ルート</th> <th>赤ルート</th> <th>青ルート</th> <th>黄ルート</th> </tr> <tr> <td>34.6</td> <td>35.5</td> <td>25.3</td> <td>28.1</td> <td>28.7</td> </tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	34.6	35.5	25.3	28.1	28.7	<p>【箕面駅のアクセスニーズが高い】 ・箕面駅までルート延長の要望 12件 (桃ルートのルートに対する意見・要望14件中)</p> <p>【乗車時間の長さに対する不満が多い】 ・全ルート共通の意見として、「あちこち回りすぎて時間がかりすぎている」がある。 42件 (ルートに関する意見223件中)</p>	<p>【西部南地区 市中心部の移動が多い】 ・乗降者数が多いのは市立病院(乗車36人、降車19人)と松寿荘(乗車15人、降車19人)の拠点施設と、桜井駅(乗車16人、降車28人)である。 ・西部南地区(瀬川緑地公園前～牧落間)からの乗車数が50人と緑ルートの利用者数(183人)のうち27.3%を占める。 ・そのうち箕面市役所前での降車が15人、市立病院での降車が13人、松寿荘での降車が11人となっており、西部南地区の住人の拠点施設利用のための足となっていることがわかる。 ・市立病院や松寿荘の利用者は、市中心部以外の利用者において、桃ルートが最も多い。 第1回調査：37.6% 74人/日(197人中) 第2回調査：37.3% 66人/日(177人中) 人数は、西部南地区からの市立病院、松寿荘利用者数の合計値</p>	<p>【運行全体に対して約半数が満足】 「満足・やや満足」47.9% 56人(117人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr> <th>緑ルート</th> <th>桃ルート</th> <th>赤ルート</th> <th>青ルート</th> <th>黄ルート</th> </tr> <tr> <td>58.4</td> <td>47.9</td> <td>52.4</td> <td>37.6</td> <td>48.7</td> </tr> </table> <p>【循環方向は「現状のまま」が多い】 現状のままがよい48.7% 57人(117人中)</p> <p>【ルート見直しの優先度が高い】 「ルート見直しをすべき」20.5% 24人(117人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr> <th>緑ルート</th> <th>桃ルート</th> <th>赤ルート</th> <th>青ルート</th> <th>黄ルート</th> </tr> <tr> <td>12.4</td> <td>20.5</td> <td>8.5</td> <td>26.6</td> <td>8.5</td> </tr> </table> <p>【利用者の少ないルートなどの廃止はやむを得ないという意見が多い】 「利用者の少ないバス停や一部のルートの廃止はやむを得ない」44.4% 52人(117人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr> <th>緑ルート</th> <th>桃ルート</th> <th>赤ルート</th> <th>青ルート</th> <th>黄ルート</th> </tr> <tr> <td>49.6</td> <td>44.4</td> <td>42.7</td> <td>47.7</td> <td>40.7</td> </tr> </table> <p>【箕面駅のアクセスニーズが高い】 ・箕面駅までの延長の希望者数 平日で63.3% 31人/日(49人中) 休日で40.6% 13人/日(32人中)</p>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	58.4	47.9	52.4	37.6	48.7	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	12.4	20.5	8.5	26.6	8.5	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	49.6	44.4	42.7	47.7	40.7
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																													
169	179	137	239	175																																																													
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																													
143.9	149.1	159.3	249.9	179.5																																																													
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																													
34.6	35.5	25.3	28.1	28.7																																																													
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																													
58.4	47.9	52.4	37.6	48.7																																																													
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																													
12.4	20.5	8.5	26.6	8.5																																																													
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																													
49.6	44.4	42.7	47.7	40.7																																																													



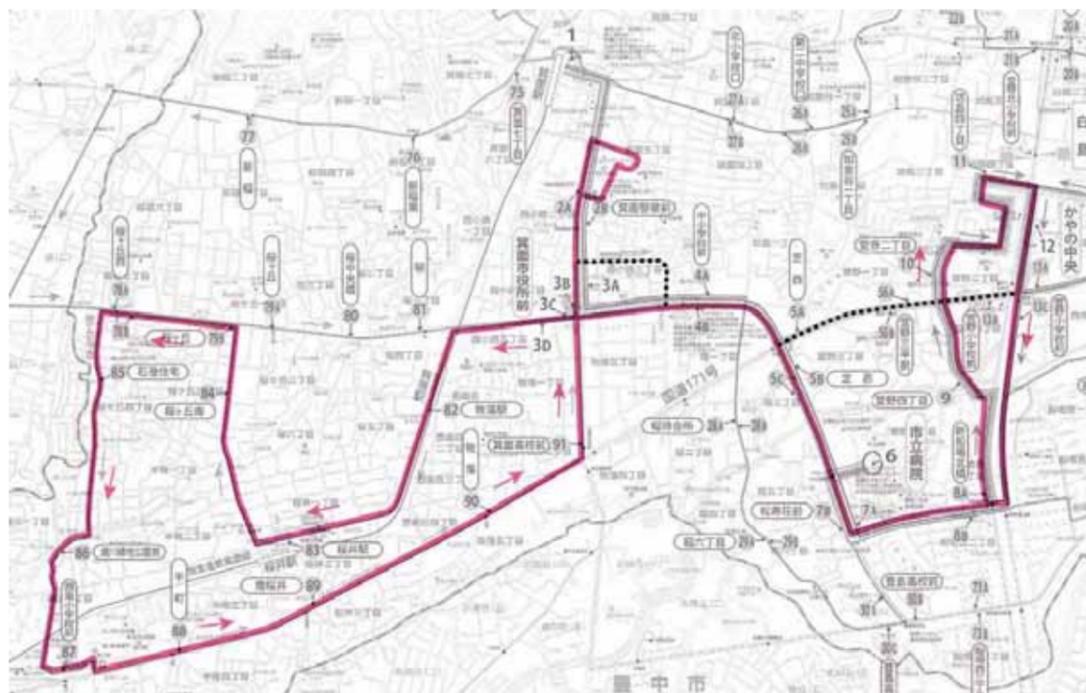
桃ルート 見直しの基本的な考え方

桃ルートで最も要望の高いのは箕面へのルート延長である。また土曜日、日曜日・祝日の道路渋滞等の影響による遅延運行が目立っている。一方、ルート毎の収支率は最も高い。よって、循環方向は現行のままとし、ルートは箕面へのルート延長を基本としながら、それによる運行距離の大幅な増加の回避や発着点の明確化、わかりやすいルート設定、渋滞回避等を考慮した効率的な運行を実現する見直しルート案を設定する。

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査結果		アンケート調査結果
1 箕面へのアクセス	現況のまま  箕面駅まで運行しない。	・ルートの利用者数は青ルートに次いで多い。 179人(1日平均)	・土曜日、日曜日・祝日の午後は道路渋滞等の影響による遅延運行が目立っている。 ・他のルートと比較して運行ダイヤに余裕が少ない。	・運行距離が短いことから、ルート別の収支率は最も高く、運行効率が最もよいルートである。 ルート別収支率：35.5%	・箕面駅までルート延長の要望 12件	・市立病院や松寿荘の利用者は、市中心部以外の利用者において、桃ルートが最も多い。 第1回調査：37.6% 74人/日(197人中) 第2回調査：37.3% 66人/日(177人中) 人数は、西部南地区からの市立病院、松寿荘利用者数の合計値	・利用者アンケート調査で桃ルートの箕面駅までの延長の希望者数 平日で63.3% 31人/日(49人中) 休日で40.6% 13人/日(32人中) 桃ルート利用者の回答結果	・箕面駅までの延長ニーズに応えることができず、見直しの考え方に合致しないため採用しない。
	折り返し(案)1  箕面駅までルートを延長し折り返す。		【遅延発生の懸念】 ・混雑する豊中亀岡線を折り返すことで、遅延の発生が懸念される	【運行効率が最も悪い】 運行距離(+1.9km) 運行時間(+7.5分)				・箕面駅アクセスニーズに応え、ルートも他のルートと同じでわかりやすいことから、現ルートに最小の変更を加えたルートと言える。 ・箕面駅までルート延長することによる運行効率の低下と遅延の発生が懸念される。
	折り返し(案)2  箕面駅まで運行せず、箕面警察前バス停から折り返す。	【箕面駅アクセス・箕面駅利用ニーズ】 ・他のルートの利用において、箕面警察前バス停の利用者数は主要な5つの目的地に次いで6番目に多い。 68.7人/日(平均値) ・阪急桜井駅にアクセス可能。	【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・箕面警察前より折り返す際にメイプルホール前を通る新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、 <u>走行可能</u> である。	【案1よりも運行効率が良くなる】 運行距離(+1.3km) 運行時間(+5.1分)	【箕面駅アクセスに完全には対応できない】 ・箕面警察前で折り返し、箕面駅まで運行延長しないため、要望に対して全て答えられたとは言い難い。	【箕面駅アクセス・箕面駅利用ニーズ】 ・箕面警察前バス停の利用者は、市中心部のみ利用ではなく、市の西部や東部などからも利用が多い。 第1回調査：51.2% 62人/日(121人中) 第2回調査：60.0% 66人/日(110人中)	【箕面駅アクセス・箕面駅利用ニーズ】 ・利用者アンケート調査で桃ルート利用者は阪急電鉄の乗り継ぎ利便性は悪くないと感じている。 他の交通機関と乗り継ぎが不便：0.9% 1人/日(117人中) 桃ルート利用者の回答結果	・箕面警察前までの延長であり、箕面駅へのアクセスニーズに対して全て応えられたとは言い難い。 ・ルートを折り返すことよって、 <u>運行効率の低下と遅延の発生が懸念</u> される。
	ループ(案)1  箕面駅まで延長後、北小学校口バス停前を通り新御堂筋へ抜け、かやの中央、市立病院、箕面市役所と経由する。	【廃止バス停の利用者数は2.0人/日以下】 萱野四丁目 0.5人/日 萱野二丁目 0.7人/日 坊島四丁目 2.0人/日 萱野三平前 1.5人/日 桃ルートのみ利用者数 【かやの中央アクセス利便性の確保】	【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・如意谷一丁目から新御堂筋へと抜ける新規のルート(箕面今宮線)は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。 【遅延発生の回避】 ・混雑する豊中亀岡線の折り返し運行を避けることで、運行の効率化が図られる。	【運行効率が最も良い】 運行距離(-0.6km) 運行時間(-2.4分) ・5つの案のうち、 <u>最も運行効率が</u> 高い。	【箕面駅アクセス利便性高】 ・ルート延長の要望の多い箕面駅まで、箕面市役所から直接北に向かうため、箕面駅までの運行時間が短い。 箕面市役所 箕面駅 :6分	【利用の多い施設への所要時間増加】 ・現状で利用者数の多い、市立病院や松寿荘まで遠回りとなる。 箕面市役所 市立病院 現在 :9分 変更後 :21.3分 (+12.3分)	・かやの中央までのアクセス利便性は低下しない。 ・ループ(案)は、両案ともルート延長ニーズの高い箕面駅へのアクセス利便性と、現況で利用者数の多い市民病院へのアクセス利便性を両立させることが困難である。	
	ループ(案)2  現行のまま市役所から直接市立病院方面に向かい、かやの中央を経由し、新御堂筋から如意谷一丁目の前を通り箕面駅に運行する	【廃止バス停の利用者数は2.0人/日以下】 萱野四丁目 0.5人/日 萱野二丁目 0.7人/日 坊島四丁目 2.0人/日 萱野三平前 1.5人/日 桃ルートのみ利用者数 【かやの中央アクセス利便性の確保】	【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新御堂筋から如意谷一丁目へと抜ける新規のルート(今宮線)は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。 【遅延発生の回避】 ・混雑する豊中亀岡線の折り返し運行を避けることで、運行の効率化が図られる。	【運行効率は変化しない】 運行距離(+0.1km) 運行時間(+0.4分)	【箕面駅アクセス利便性低】 ・ルート延長の要望の多い箕面駅まで、箕面市役所から東側を迂回して箕面駅まで向かうため、遠回りとなる。 箕面市役所 箕面駅 :22.5分	【利用の多い施設への所要時間変化なし】 ・現状で利用者数の多い、市立病院や松寿荘までの運行時間は変わらない。	・かやの中央までのアクセス利便性は低下しない。 ・ループ(案)は、両案ともルート延長ニーズの高い箕面駅へのアクセス利便性と、現況で利用者数の多い市民病院へのアクセス利便性を両立させることが困難である。	

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査		アンケート調査
2. かやの中央へのアクセス	<p>現況のまま</p>  <p>・かやの中央バス停前まで運行する。 ・折り返すために萱野四丁目・二丁目坊島四丁目を経由する。(渋滞による遅延を緩和する効果への期待有り)</p>	<p>・ルートの利用者数は青ルートに次いで多い。 179人(1日平均)</p> <p>・桃ルートのかやの中央利用者は、平日・休日共に5ルート中2位である。</p>	<p>・土曜日、日曜日・祝日の午後は道路渋滞等の影響による遅延運行が目立っている。 ・他のルートと比較して運行ダイヤに余裕が少ない。</p> <p>【発着点を明確にすると利便性が低下】</p> <p>・主要施設間がシャトルルートではなく、循環ルートであるため、発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>	<p>・運行距離が短いことから、ルート別の収支率は最も高く、運行効率が最もよいルートである。 ルート別収支率：35.5%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>			<p>・現況からの利便性の低下はないが、箕面駅へのルート延長で運行距離が伸びることから、現況のままでは運行効率が低下し、収支率の低下につながる。</p> <p>・現状でダイヤの余裕がなく、遅延が目立つルートであることから、運行距離の増加によるさらなる遅延の発生等により、利用者利便性の低下が懸念される。</p> <p>・発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>
	<p>見直し2</p>  <p>・運行距離の短縮のために、かやの中央バス停までの運行をやめ萱野交差点でショートカットする。 ・かやの中央(ヴィソラなど)へのアクセスは、萱野小学校前バス停の乗降でまかなう。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は2.0人/日以下】 萱野四丁目 0.5人/日 萱野二丁目 0.7人/日 坊島四丁目 2.0人/日 桃ルートのみ利用者数</p> <p>【特に休日のかやの中央利用者への影響】 ・かやの中央バス停は平日よりも休日の利用が多い特徴的なバス停であり、休日需要を下支えしている側面もある。これらの利用者の利便性が低下する。 平日：7.8% 19.6人/日(249.8人中) 休日：15.8% 25.8人/日(163.1人中) 桃ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。 【乗心地・快適性改善】 ・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、乗心地や快適性が改善される。 【遅延発生の回避】 ・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、遅延発生を回避できる効果も期待できる。</p> <p>【発着点を明確にすると利便性が低下】 ・主要施設間がシャトルルートではなく、循環ルートであるため、発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>	<p>【運行効率の大幅な改善】 運行距離(-1.5km) 運行時間(-5.9分)</p>	<p>【主要施設間の所要時間短縮の効果大】 ・市立病院から萱野小学校、また箕面市役所までの運行時間が短くなる。 市立病院 萱野小学校 現在：14分 変更後：7分(-7分) 市立病院 箕面市役所 現在：21分 変更後：14分(-7分)</p>		<p>【かやの中央への利便性低下の影響】 ・かやの中央へのアクセスは萱野小学校バス停となり、現況に比べ利便性が低下する。 ・桃ルートは休日のかやの中央利用者の割合が5ルート中最も高い。 ・休日での買い物利用に対する一定のニーズが認められる。 市内の商店に買い物に行きやすくなった ：33.3% 16人/日(48人中) 買い物など、どんな目的でも利用できてよい ：62.5% 30人/日(48人中) 桃ルート休日利用者の回答結果</p>	<p>・現状でダイヤに余裕が少なく遅延が目立つルートであり、かつ箕面駅へのルート延長により、運行距離が延びることから、<u>ルート全体のバランスを考慮すると、かやの中央付近ではルートの効率化を図り、ルート全体の運行効率の低下を回避することが望ましい。</u></p> <p>・アンケート調査結果から「買い物に行きやすくなった」「買い物などどんな目的でも利用できてよい」と考えている利用者も多い中で、かやの中央へのアクセス利便性を低下させることは利用者数の減少が懸念される。</p> <p>・発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>

ルート案



3 かやの中央を発着点としたルート編成

ルート見直しのための判断要素

利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査	評価
<p>【廃止バス停の利用者数は2.0人/日以下】 萱野三平前 1.5人/日 桃ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・箕面警察前より折り返す際にメイプルホール前を通る新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、<u>走行可能</u>である。</p> <p>【かやの中央を発着点にして余裕をもたせたダイヤ設定が可能】 ・かやの中央を発着点に設定することで、利用者利便性を確保しつつ発着点で停車時間を長く取ることができ、遅延等の発生時に対応できるダイヤ設定が可能である。</p>	<p>【運行効率は現況よりもかなり悪くなる】 運行距離 (+4.1km) 運行時間 (+16.2分)</p> <p>【住宅地 主要施設の往復利用の利便性確保】 ・箕面駅、箕面市役所、市立病院、松寿荘、かやの中央の各主要施設間を、かやの中央を発着点としたシャトル運行とし、さらに住宅地を結ぶことで、住宅地と主要施設間の往復利用の利便性が確保できる。</p>	<p>【箕面駅アクセスニーズに完全には対応できない】 ・箕面警察前で折り返し、箕面駅まで運行延長しないため、要望に対して全て答えられたとは言い難い。</p>	<p>【箕面駅アクセスニーズ 箕面駅利用ニーズ】 ・箕面警察前バス停の利用者は、市中心部のみ利用ではなく、市の西部や東部などからも利用が多い。 第1回調査：51.2% 62人/日(121人中) 第2回調査：60.0% 66人/日(110人中)</p>		<ul style="list-style-type: none"> ・箕面警察前までの延長であり、箕面駅へのアクセスニーズに対して全て答えられたとは言い難い。 ・廃止ルートは最小限で、かつ発着点を明確にした運行が確保され、定刻運行の確保が期待される。 ・住宅地と主要施設間の往復利用者の利便性が確保される。 ・かやの中央のアクセス利便性が手確保される。 ・運行効率は現況よりも悪くなる。

現状

利用状況	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査																																																																																																															
<p>【ルート利用者数が最も少ない】 137人(1日平均) 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>169</td><td>179</td><td>137</td><td>239</td><td>175</td></tr> </table> <p>【山手公園前バス停利用者数が多い】 山手公園・ルミナスの利用者が多い。 山手公園前利用者数：25.1人/日 参考：利用者数の多いバス停(15位) 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><th>順位</th><th>バス停</th><th>利用者数</th></tr> <tr><td>1</td><td>箕面</td><td>160.5</td></tr> <tr><td>2</td><td>市立病院</td><td>117.7</td></tr> <tr><td>3</td><td>かやの中央</td><td>94.4</td></tr> <tr><td>4</td><td>箕面市役所前</td><td>87.0</td></tr> <tr><td>5</td><td>松寿荘前</td><td>74.4</td></tr> <tr><td>6</td><td>箕面警察前</td><td>68.7</td></tr> <tr><td>7</td><td>中小学校前</td><td>45.4</td></tr> <tr><td>8</td><td>平和台</td><td>34.8</td></tr> <tr><td>9</td><td>新船場北橋</td><td>30.7</td></tr> <tr><td>10</td><td>山手公園前</td><td>25.1</td></tr> <tr><td>11</td><td>粟生団地</td><td>23.0</td></tr> <tr><td>12</td><td>桜ヶ丘西</td><td>21.5</td></tr> <tr><td>13</td><td>桜井駅</td><td>21.0</td></tr> <tr><td>14</td><td>東生涯学習センター前</td><td>17.6</td></tr> <tr><td>15</td><td>桜ヶ丘</td><td>16.5</td></tr> <tr><td colspan="2">全バス停平均</td><td>13.8</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	169	179	137	239	175	順位	バス停	利用者数	1	箕面	160.5	2	市立病院	117.7	3	かやの中央	94.4	4	箕面市役所前	87.0	5	松寿荘前	74.4	6	箕面警察前	68.7	7	中小学校前	45.4	8	平和台	34.8	9	新船場北橋	30.7	10	山手公園前	25.1	11	粟生団地	23.0	12	桜ヶ丘西	21.5	13	桜井駅	21.0	14	東生涯学習センター前	17.6	15	桜ヶ丘	16.5	全バス停平均		13.8	<p>【運行距離は5ルート中3番目に長い】 159.3km/日(1日の運行距離) 単位：km/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>143.9</td><td>149.1</td><td>159.3</td><td>249.9</td><td>179.5</td></tr> </table> <p>【遅延発生が少ないルート】 運行当初は慣れの問題もあり、多少の遅れが出たが、現在はほぼダイヤどおりの運行ができています。</p>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	143.9	149.1	159.3	249.9	179.5	<p>【運行効率が最も悪い】 利用者数も少ないため、運行距離はそれほど長くないが、ルート別の収支率は5ルート中5番目であり、運行効率は最も悪い。 25.3%(ルート別収支率) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>34.6</td><td>35.5</td><td>25.3</td><td>28.1</td><td>28.7</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	34.6	35.5	25.3	28.1	28.7	<p>【両まわり運行による便数の少なさに対する不満が多い】 「2時間に1本は少なすぎる」 4件 (赤ルートの便・ダイヤに対する意見・要望7件中)</p> <p>【乗車時間の長さに対する不満が多い】 全ルート共通の意見として、「あちこち回りすぎて時間がかりすぎている」がある。 42件 (ルートに関する意見223件中)</p> <p>【聖母被昇天学院前バス停の復活の要望】 Mバス時のバス停である聖母被昇天学院前バス停を復活させて欲しいという要望がある。 4件 (赤ルートのバス停の設置・配置に対する意見・要望5件中)</p>	<p>【ルミナス・山手公園市中心部の移動が多い】 乗降客数が多いのは箕面(乗車25人、降車27人)市立病院(乗車20人、降車25人)山手公園前(乗車20人、降車28人)である。 特に乗降の多いのは、ルミナス・山手公園前と拠点施設(箕面、箕面警察前、箕面市役所前、市立病院)の間である。 ルミナス箕面の森、ルミナス四番街、山手公園前から乗車し、拠点施設(箕面、箕面警察前、箕面市役所前、市立病院)で降車しているのは25人。 拠点施設で乗車し、ルミナス箕面の森、ルミナス四番街、山手公園前で降車しているのは22人。 これは赤ルートの利用者155人のうち47人(30.3%)にのぼる。 (第1回調査)</p> <p>【かやの中央の利用は少ない】 かやの中央の利用者はルート利用者の3.5%と少ない。(乗車1人、降車4人) (第1回調査)</p>	<p>【運行全体に対する満足度が高い】 「満足・やや満足」52.4% 43人(82人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>58.4</td><td>47.9</td><td>52.4</td><td>37.6</td><td>48.7</td></tr> </table> <p>【便数に対する満足度が低い】 「不満足・やや不満足」64.6% 53人(82人中)</p> <p>【ルート見直しの優先度が低い】 「ルート見直しをすべき」8.5% 7人(82人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>12.4</td><td>20.5</td><td>8.5</td><td>26.6</td><td>8.5</td></tr> </table> <p>【利用者の少ないルートなどの廃止はやむを得ないという意見が多い】 「利用者の少ないバス停や一部のルートの廃止はやむを得ない」42.7% 35人(82人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>49.6</td><td>44.4</td><td>42.7</td><td>47.7</td><td>40.7</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	58.4	47.9	52.4	37.6	48.7	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	12.4	20.5	8.5	26.6	8.5	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	49.6	44.4	42.7	47.7	40.7
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
169	179	137	239	175																																																																																																																
順位	バス停	利用者数																																																																																																																		
1	箕面	160.5																																																																																																																		
2	市立病院	117.7																																																																																																																		
3	かやの中央	94.4																																																																																																																		
4	箕面市役所前	87.0																																																																																																																		
5	松寿荘前	74.4																																																																																																																		
6	箕面警察前	68.7																																																																																																																		
7	中小学校前	45.4																																																																																																																		
8	平和台	34.8																																																																																																																		
9	新船場北橋	30.7																																																																																																																		
10	山手公園前	25.1																																																																																																																		
11	粟生団地	23.0																																																																																																																		
12	桜ヶ丘西	21.5																																																																																																																		
13	桜井駅	21.0																																																																																																																		
14	東生涯学習センター前	17.6																																																																																																																		
15	桜ヶ丘	16.5																																																																																																																		
全バス停平均		13.8																																																																																																																		
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
143.9	149.1	159.3	249.9	179.5																																																																																																																
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
34.6	35.5	25.3	28.1	28.7																																																																																																																
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
58.4	47.9	52.4	37.6	48.7																																																																																																																
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
12.4	20.5	8.5	26.6	8.5																																																																																																																
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																
49.6	44.4	42.7	47.7	40.7																																																																																																																

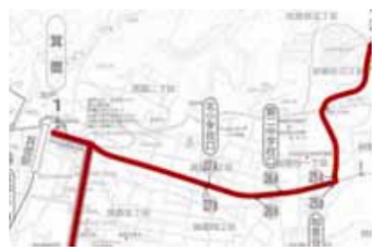


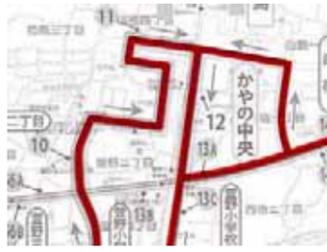
赤ルート 見直しの基本的な考え方

赤ルートは利用者数が最も少なく、ルート別の収支率も最も低いルートである。一方でルートの満足度は5ルート中最も高いが、両まわり運行による便数の少なさに対する不満が多い。よって、運行効率・収支率向上の観点からの見直しを基本としながら、わかりやすいルート設定を考慮し、かつ利便性向上・利用者増に貢献できると考えられるオプションを設定することで、それらの組み合わせにより見直しルート案を設定する。

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査		アンケート調査
1 稲地区のルート検討	<p>現況のまま</p>  <p>稲地区を経由する</p>	<p>・ルートの利用者数は最も少ない。 137人(1日平均)</p>		<p>・利用者が少ないため、ルート別の収支率も最も低く、運行効率が最も悪いルートである。 ルート別収支率：25.3%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>		<p>・利用者の少ないルートの廃止は最もやむを得ないという回答がルート利用者の半数近くを占める。 42.7% 35人(82人中)</p>	<p>・赤ルートは利用者数が最も少なく、収支率も最も低いいため、効率的なルートへの見直しが必要と考えられ、<u>現況ルート</u>のままでは運行効率の面で課題が残る。</p>
	<p>見直し1</p>  <p>・稲地区を経由しない。 ・豊中亀岡線を箕面市役所前から南にルートを延長し、箕面駅から箕面高校前バス停までバス一本で運行させる。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は4.0人/日以下】 稲待合所 2.1人/日 稲六丁目 3.9人/日 豊島高校前 2.8人/日 赤ルートのみ利用者数</p> <p>【中小学校前バス停廃止の影響は軽微】 中小学校前バス停の利用者は4.3人/日であるが、中小学校前は全ルートが通過しており、赤ルートの利用者が最も少ない。</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。 【乗心地・快適性改善】 ・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、乗心地や快適性が改善される。</p>	<p>【運行効率の改善】 運行距離 (左まわり：-0.9km) (右まわり：-0.9km) 運行時間 (左まわり：-3.4分) (右まわり：-3.5分)</p>	<p>【山麓線の復活ニーズに対応】 ・豊中亀岡線の箕面駅から箕面高校前まで乗り換えなしで行くことのできるバスの数が大幅に減少しており不便であるという意見がある。 【主要施設間の所要時間短縮の効果大】 箕面市役所 市立病院 現在：14分 変更後：10分 (-4分)</p>		<p>【主要施設間の所要時間短縮の効果大】 箕面市役所 市立病院 現在：13分 変更後：10分 (-3分)</p>	<p>・ルートの効率化を図りつつ、<u>山麓線の復活要望</u>に応えるルート設定となることから、最も望ましいと考えられる。</p>

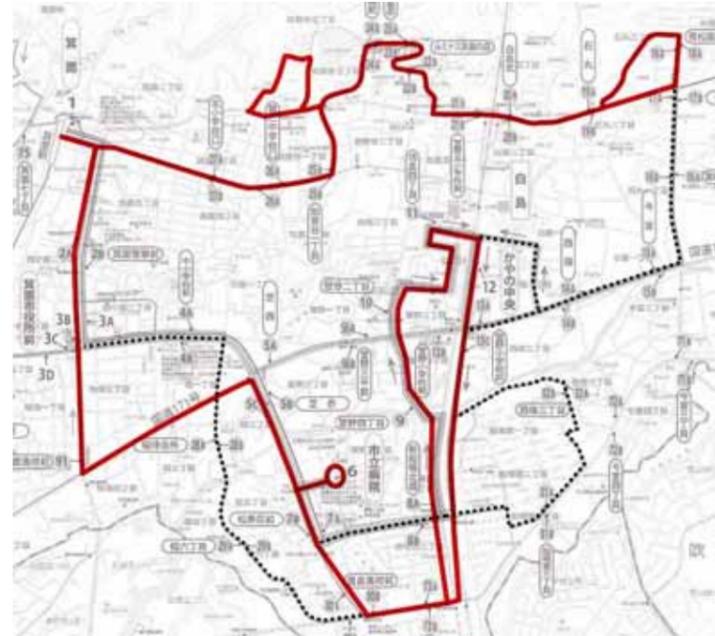
	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査結果		アンケート調査結果
2 船場西地区のルート検討	現況のまま  船場西地区を経由する。	・ルートの利用者数は最も少ない。 137人(1日平均)	・遅延がほぼ発生しないルートである。	・利用者が少ないため、ルート別の収支率も最も低く、運行効率が最も悪いルートである。 ルート別収支率：25.3%				・ルート効率は高いが、 <u>黄ルートとの関連で船場西地区を補完できなくなる</u> ため、利用者利便性が低下する。
	見直し2  船場西地区を経由しない。	【廃止バス停の利用者数は4人/日以下】 新船場北橋 3.9人/日 赤ルートのみ利用者数 右まわりのみの廃止であり、また新船場北橋は他のルートでも利用者数の多いルートである。 (全ルート：30.7人/日) 【廃止バス停は黄ルートで補完可】	【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。	【運行効率はやや悪くなる】 運行距離 (左まわり：+0.7km) (右まわり：+0.7km) 運行時間 (左まわり：+2.6分) (右まわり：+2.7分) 【黄ルートのルート短縮に対する補完】 ・現状では黄ルートが運行しているが、黄ルートは運行距離も長く、遅延も目立つルートであるため、赤ルートで代替する。	【周辺自治会におけるかやの中央アクセスニーズへの対応】 ・過年度実施した自治会別アンケートにおいて、この地域の自治会におけるかやの中央までのアクセス需要があることが示されている。 かやの中央へのアクセス要望のある自治会数：4自治会(8自治会中)			・赤ルートで船場西地区を補完することが、 <u>黄ルートの効率化と周辺地区でのかやの中央アクセスニーズへの対応の両面から望ましい</u> 。
3 西宿地区のルート検討	現況のまま  西宿地区を経由する	・ルートの利用者数は最も少ない。 137人(1日平均)		・利用者が少ないため、ルート別の収支率も最も低く、運行効率が最も悪いルートである。 ルート別収支率：25.3%	・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件		・利用者の少ないルートの廃止は最もやむを得ないという回答がルート利用者の半数近くを占める。 42.7% 35人(82人中)	・赤ルートは利用者数が最も少なく、収支率も最も低いため、効率的なルートへの見直しが必要と考えられ、 <u>現況ルートのままでは運行効率の面で課題が残る</u> 。
	見直し3  西宿地区を経由しない。	【廃止バス停の利用者数は2.5人/日以下】 船場東三丁目 2.3人/日 西宿三丁目 2.3人/日 赤ルートのみ利用者数	【乗心地・快適性改善】 ・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、乗り心地や快適性が改善される。	【運行効率の大幅な改善】 運行距離 (左まわり：-2.3km) (右まわり：-1.9km) 運行時間 (左まわり：-8.6分) (右まわり：-7.3分)	【主要施設間の所要時間短縮の効果大】 市立病院 かやの中央 現在：17分 変更後：11分 (-6分) かやの中央 市立病院 現在：15分 変更後：11分 (-4分)		【主要施設間の所要時間短縮の効果大】 市立病院 かやの中央 現在：17分 変更後：11分 (-6分) かやの中央 市立病院 現在：15分 変更後：11分 (-4分)	・大きな迂回がなくなることから、 <u>運行の大幅な効率化が図られ、収支率向上が期待される</u> 。

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査結果		アンケート調査結果
4 如意谷地区のルート検討	現況のまま  箕面今宮線を経由する。	・ルートの利用者数は最も少ない。 137人(1日平均)		・利用者が少ないため、ルート別の収支率も最も低く、運行効率が最も悪いルートである。 ルート別収支率：25.3%	・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件 ・Mバス時のバス停である聖母被昇天学院前バス停を復活させて欲しいという要望がある。 4件	・ルミナス箕面の森、ルミナス四番街、山手公園前のバス停と箕面、箕面警察前、箕面市役所前、市立病院の間の移動が多い。 30.3% 47人(155人中)		・聖母被昇天学院前バス停復活のニーズには応えることができないが、現況ルートに大きな課題はない。
	見直し4-1  聖母被昇天学院前を通るルートに変更する。(現在の阪急バス山麓線)	【廃止バス停の利用者数は4~5人/日程度】 如意谷一丁目 5.2人/日 第二中学校口 4.6人/日 北小学校前 4.8人/日 赤ルートのみ利用者数 【3バス停廃止による需要減の影響】 ・3つの廃止バス停の合計は15人程度である。 ・バス停勢圏人口は多い。 いずれも 1500人~2000人程度	【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。	【運行効率は変化しない】 ・運行距離も時間もほぼ変化しないため、運行効率は変わらない。	【聖母被昇天学院前バス停復活ニーズへの対応】 【利用者増が期待できる】 ・Mバス時代の聖母被昇天学院前バス停の利用者数は27名であり、バス停復活による利用者増・収支率向上が期待できる。			・運行効率の低下がなく、かつニーズの高い聖母被昇天学院前バス停を通過することから、 <u>需要増・収支率向上が期待できる</u> 。 ・現在合計で15人/日程度の利用があり、今後の利用増も期待できる3つのバス停を廃止することで現況の利用者の利便性低下等が懸念される。 ・いずれかの選択であり、両立は困難であるが、課題が残る。
	見直し4-2  如意谷住宅の内部を通るようなルートとして、ライオンズマンション箕面の前の道路を経由する。	【廃止バス停の利用者数は4~5人/日程度】 如意谷一丁目 5.2人/日 第二中学校口 4.6人/日 北小学校前 4.8人/日 赤ルートのみ利用者数 【3バス停廃止による需要減の影響】 ・3つの廃止バス停の合計は15人程度である。 ・バス停勢圏人口は多い。 いずれも 1500人~2000人程度	【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・如意谷住宅を経由する新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、 <u>走行可能</u> である。	【運行効率はやや悪くなる】 運行距離 (左まわり：+0.3km) (右まわり：+0.3km) 運行時間 (左まわり：+1.1分) (右まわり：+1.2分)	【聖母被昇天学院前バス停復活ニーズ対応+さらなる利便向上】 ・聖母被昇天前バス停の利用者の多くは如意谷住宅からの利用と考えられるため、最も利便性が高いと考えられる。 【利用者増が期待できる】 ・Mバス時代の聖母被昇天学院前バス停の利用者数は27名であり、バス停復活による利用者増・収支率向上が期待できる。	【利用の多いルミナス・山手公園等からの所要時間増】 ・ルミナス箕面の森、山手公園から箕面駅方面への利用者が多く、これらの利用者にとっては如意谷住宅を経由することで現況よりも所要時間増となり利便性が低下する。		・運行距離の増加となり、 <u>現在利用の多い山手公園前やルミナス四番街からは迂回感が強くなるため、ルートの効率、利便性低下が懸念される</u> 。
	見直し4-3  聖母被昇天学院前を通るが、そのまま南に下り箕面今宮線を経由する。	【廃止バス停の利用者数は5人/日程度】 如意谷一丁目 5.2人/日 赤ルートのみ利用者数 【廃止バス停は最小限となる】	【右まわりの運行は不可能】 ・如意谷住宅を経由する新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、左まわり運行は可能であるが、 <u>右まわり運行が不可能</u> である。	【運行効率は変化しない】 ・運行距離も時間もほぼ変化しないため、運行効率は変わらない。	【聖母被昇天学院前バス停復活ニーズへの対応】 【利用者増が期待できる】 ・Mバス時代の聖母被昇天学院前バス停の利用者数は27名であり、バス停復活による利用者増・収支率向上が期待できる。			・地域要望への対応、現況ルートの利便性確保の観点からメリットはある案ではあるが、 <u>片まわりだけの対応は、ルートのわかりやすさの観点から望ましくない</u> 。

ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
	利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査		アンケート調査
<p>現状のまま</p>  <p>かやの中央バス停前まで運行する。 折り返すために萱野四丁目・二丁目坊島四丁目を経由する。(渋滞による遅延を緩和する効果への期待有り)</p>	<p>・ルートの利用者数は最も少ない。 137人(1日平均)</p>		<p>・利用者が少ないため、ルート別の収支率も最も低く、運行効率が最も悪いルートである。 ルート別収支率：25.3%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>		<p>・ルートの変更要望の割合は他ルートと比較しても低い。 8.5% 7人(82人中)</p> <p>・利用者の少ないルートの廃止は最もやむを得ないという回答がルート利用者の半数近くを占める。 42.7% 35人(82人中)</p>	<p>・他のルートの効率化との関係で、かやの中央を経由するルートが少なくなることから、<u>運行距離の短い赤ルートはかやの中央を経由する迂回ルートを残すことで、迂回ルート上の利用者利便性を確保することが望ましい。</u></p>
<p>見直し5</p>  <p>運行距離の短縮のために、かやの中央バス停までの運行をやめ萱野交差点でショートカットする。 かやの中央(ヴィソラなど)へのアクセスは、萱野小学校前バス停の乗降でまかなう。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は人/日以下】 萱野二丁目 0.3人/日 坊島四丁目 0.4人/日 赤ルートのみ利用者数</p> <p>【特に休日のかやの中央利用者への影響】 かやの中央バス停は平日よりも休日の利用が多い特徴的なバス停であり、休日需要を下支えしている側面もある。これらの利用者の利便性が低下する。 平日：4.7% 10.6人/日(225.2人中) 休日：6.7% 11.1人/日(163.7人中) 赤ルートのみ利用者数</p>	<p>【乗心地・快適性改善】 ・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、乗心地や快適性が改善される。</p>	<p>【運行効率の改善】 運行距離 (左まわり：-1.1km) (右まわり：-0.6km) 運行時間 (左まわり：-4.1分) (右まわり：-2.3分)</p>	<p>【船場西地区周辺自治会におけるかやの中央アクセス利便性低下】 ・過年度実施した自治会別アンケートにおいて、この地域の自治会におけるかやの中央までのアクセス需要があることが示されている。 かやの中央へのアクセス要望のある自治会数 ：4自治会(8自治会中)</p>	<p>【かやの中央アクセス利便性低下の影響】 ・かやの中央へのアクセスは萱野小学校バス停となり、現況に比べ利便性が低下する。 ・休日での買い物利用に対する一定のニーズが認められる。 市内の商店に買物に行きやすくなった ：37.9% 11人/日(29人中) 買い物など、どんな目的でも利用できてよい ：37.9% 11人/日(29人中) 赤ルート休日利用者の回答結果</p>	<p>・運行の効率化が図られる一方で、<u>全てのルートでかやの中央地区の効率化を行うと、かやの中央を経由するルートが少なくなることから、利便性低下が懸念される。</u> ・船場西地区周辺自治会のかやの中央へのアクセスニーズに対して利便性が低下するため好ましくない。</p>	

5 かやの中央へのアクセス

ルート案



・中部東をほぼ廃止し、主に中部西で運行する。
 ・青松園中央からルミナスと箕面・市立病院を
 経由したかやの中央までのシャトルバス案

ルート見直しのための判断要素

評価

6
シャトルバス

利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査	評価
<p>【廃止ルート部分のバス停の一部は他ルートで補完可】 中小学校前 西宿 今宮 第四中学校前</p> <p>【廃止バス停の利用者数は4人/日以下】 稲待合所 2.1 人/日 稲六丁目 3.9 人/日 船場東三丁目 2.3 人/日 西宿三丁目 2.3 人/日 赤ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。</p> <p>【かやの中央を発着点にして余裕をもたせたダイヤ設定が可能】 ・かやの中央を発着点に設定することで、利用者利便性を確保しつつ発着点で停車時間を長く取ることができ、遅延等の発生時に対応できるダイヤ設定が可能である。</p>	<p>【運行効率は現況よりも悪くなる】 1往復（1周）あたり 運行距離（+4.7km） 運行時間（+17.8分） 左まわり、右まわりの平均距離、時間からの差</p> <p>【シャトル区間での運行本数の増加】 ・1往復（1周）あたりの運行効率は悪くなるが、シャトル区間での運行本数は現状より増加する。</p>	<p>【市立病院での折り返し運行によるルートのわかりにくさが改善】 ・シャトルバスとすることで、青松園中央から箕面、市立病院を經由したかやの中央までの移動順路がわかりやすくなる。</p> <p>【船場西地区周辺自治会におけるかやの中央アクセス利便性の確保】 ・過年度実施した自治会別アンケートにおいて、この地域の自治会におけるかやの中央までのアクセス需要があることが示されている。 かやの中央へのアクセス要望のある自治会数 : 4自治会（8自治会中）</p> <p>【聖母被昇天学院前バス停復活ニーズへの対応】</p> <p>【聖母被昇天学院前 箕面駅のアクセス利便性確保】 ・聖母被昇天学院前バス停と箕面駅の往復運行を確保できる。</p> <p>【利用者増が期待できる】 ・Mバス時代の聖母被昇天学院前バス停の利用者数は27名であり、バス停復活による利用者増・収支率向上が期待できる。</p>		<p>【シャトル区間での運行本数の増加】 ・両まわり運行のため、現況は片方向2時間に1本の運行である。 ・シャトルにすることで、1時間に1本の運行が確保される。 ・赤ルートは運行本数に対する不満が高く、このことに対応できる。</p>	<p>・運行の効率化が図られ、さらに現状では市立病院から折り返し運行であったわかりにくいルートから、<u>青松園中央から箕面、市立病院を經由したかやの中央までのわかりやすいシャトル運行となること</u>によって利用者数増が期待できる。</p> <p>・シャトル区間での運行本数は、およそ現状の2倍となり、便数の少なさに対する不満解消につながる。</p> <p>・<u>ニーズの高い聖母被昇天学院前バス停を通過することから、需要増・収支率向上が期待できる。</u></p> <p>・廃止となるルートは他のルートによる補完が必要となる。</p> <p>・発着点を明確にした運行が確保される。</p>

現状

利用状況	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査																																																																																																																																				
<p>【ルート利用者が最も多い】 239人(1日平均) 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>169</td><td>179</td><td>137</td><td>239</td><td>175</td></tr> </table> <p>【東部北地区で最も利用者の多い粟生団地バス停は降車に対して乗車が極端に少ない】 ・東部北地域のバス乗降数が最も多いのは「粟生団地」のバス停である。阪急バスのバスターミナルもあり、交通結節点となっているが、降車量に対して乗車量が大幅に少ない。 粟生団地利用者数：23.0人/日 乗車数：7.7人/日 降車数：22.9人/日 参考：利用者数の多いバス停(15位) 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><td>1</td><td>箕面</td><td>160.5</td></tr> <tr><td>2</td><td>市立病院</td><td>117.7</td></tr> <tr><td>3</td><td>かやの中央</td><td>94.4</td></tr> <tr><td>4</td><td>箕面市役所前</td><td>87.0</td></tr> <tr><td>5</td><td>松寿荘前</td><td>74.4</td></tr> <tr><td>6</td><td>箕面警察前</td><td>68.7</td></tr> <tr><td>7</td><td>中小学校前</td><td>45.4</td></tr> <tr><td>8</td><td>平和台</td><td>34.8</td></tr> <tr><td>9</td><td>新船場北橋</td><td>30.7</td></tr> <tr><td>10</td><td>山手公園前</td><td>25.1</td></tr> <tr><td>11</td><td>粟生団地</td><td>23.0</td></tr> <tr><td>12</td><td>桜ヶ丘西</td><td>21.5</td></tr> <tr><td>13</td><td>桜井駅</td><td>21.0</td></tr> <tr><td>14</td><td>東生涯学習センター前</td><td>17.6</td></tr> <tr><td>15</td><td>桜ヶ丘</td><td>16.5</td></tr> <tr><td colspan="2">全バス停平均</td><td>13.8</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	169	179	137	239	175	1	箕面	160.5	2	市立病院	117.7	3	かやの中央	94.4	4	箕面市役所前	87.0	5	松寿荘前	74.4	6	箕面警察前	68.7	7	中小学校前	45.4	8	平和台	34.8	9	新船場北橋	30.7	10	山手公園前	25.1	11	粟生団地	23.0	12	桜ヶ丘西	21.5	13	桜井駅	21.0	14	東生涯学習センター前	17.6	15	桜ヶ丘	16.5	全バス停平均		13.8	<p>【運行距離が最も長い】 249.9km/日(1日の運行距離) 単位：km/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>143.9</td><td>149.1</td><td>159.3</td><td>249.9</td><td>179.5</td></tr> </table> <p>・運行距離が長いこと、以下のような特徴がある。 2台のバスを用いて運行している。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	143.9	149.1	159.3	249.9	179.5	<p>【運行効率が悪い】 ・利用者数は多いが、運行距離が長いこと、ルート別の収支率は5ルート中4番目であり、運行効率は悪い。 28.1%(ルート別収支率) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>34.6</td><td>35.5</td><td>25.3</td><td>28.1</td><td>28.7</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	34.6	35.5	25.3	28.1	28.7	<p>【粟生団地から市中心部への直接アクセスの要望が多い】 ・粟生団地から市中心部へ直接アクセスして欲しいという要望が寄せられている。 11件 (青ルートのルートに対する意見・要望14件中)</p> <p>【乗車時間の長さに対する不満が多い】 ・全ルート共通の意見として、「あちこち回りすぎて時間がかりすぎている」がある。 42件 (ルートに関する意見223件中)</p> <p>・間谷住宅の西側道路を運行して欲しいという意見がある。</p>	<p>【東部北地区間の移動は少ない】 東部北間：6.1% 【市中心部間の移動が他ルートと比較して多い】 市中心部間：39.5% 第1回、第2回OD調査結果の平均値</p> <p>参考：他ルートの移動傾向</p> <table border="1"> <tr><th></th><th>A A</th><th>A B</th><th>B B</th></tr> <tr><td>緑ルート</td><td>52.0</td><td>124.0</td><td>4.5</td></tr> <tr><td>桃ルート</td><td>32.5</td><td>134.0</td><td>19.0</td></tr> <tr><td>赤ルート</td><td>34.0</td><td>102.0</td><td>7.5</td></tr> <tr><td>青ルート</td><td>113.0</td><td>155.5</td><td>17.5</td></tr> <tr><td>黄ルート</td><td>31.0</td><td>118.0</td><td>30.0</td></tr> </table> <p>■ A A(市中心部間移動) ■ A B(各ルート 市中心部) ■ B B(各ルート内々移動)</p> <p>【市中心部 粟生団地、東部北地区 市中心部の移動が多い】 ・乗降客数の多いのは拠点バス停である。市立病院(乗車41人、降車37人)、箕面(乗車48人、降車43人)、松寿荘(乗車41人、降車37人) ・粟生団地は乗車6人、降車29人と偏っており、市中心部から粟生団地へのトリップはあるが粟生団地から市中心部へのトリップは少ない。 ・東部北地区(粟生間谷西四丁目～粟生外院間)で60人の乗車があり、そのうち50人が市中心部で降車している。</p>		A A	A B	B B	緑ルート	52.0	124.0	4.5	桃ルート	32.5	134.0	19.0	赤ルート	34.0	102.0	7.5	青ルート	113.0	155.5	17.5	黄ルート	31.0	118.0	30.0	<p>【運行全体に対する満足度が他ルートと比較して低い】 「満足・やや満足」37.6% 82人(218人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>58.4</td><td>47.9</td><td>52.4</td><td>37.6</td><td>48.7</td></tr> </table> <p>【循環方向は「現状のまま」が多い】 現状のままがよい42.7% 93人(218人中)</p> <p>【ルート見直しの優先度が高い】 「ルート見直しをすべき」26.6% 58人(218人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>12.4</td><td>20.5</td><td>8.5</td><td>26.6</td><td>8.5</td></tr> </table> <p>【利用者の少ないルートなどの廃止はやむを得ないという意見が多い】 「利用者の少ないバス停や一部のルートの廃止はやむを得ない」47.7% 104人(218人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>49.6</td><td>44.4</td><td>42.7</td><td>47.7</td><td>40.7</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	58.4	47.9	52.4	37.6	48.7	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	12.4	20.5	8.5	26.6	8.5	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	49.6	44.4	42.7	47.7	40.7
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																																					
169	179	137	239	175																																																																																																																																					
1	箕面	160.5																																																																																																																																							
2	市立病院	117.7																																																																																																																																							
3	かやの中央	94.4																																																																																																																																							
4	箕面市役所前	87.0																																																																																																																																							
5	松寿荘前	74.4																																																																																																																																							
6	箕面警察前	68.7																																																																																																																																							
7	中小学校前	45.4																																																																																																																																							
8	平和台	34.8																																																																																																																																							
9	新船場北橋	30.7																																																																																																																																							
10	山手公園前	25.1																																																																																																																																							
11	粟生団地	23.0																																																																																																																																							
12	桜ヶ丘西	21.5																																																																																																																																							
13	桜井駅	21.0																																																																																																																																							
14	東生涯学習センター前	17.6																																																																																																																																							
15	桜ヶ丘	16.5																																																																																																																																							
全バス停平均		13.8																																																																																																																																							
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																																					
143.9	149.1	159.3	249.9	179.5																																																																																																																																					
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																																					
34.6	35.5	25.3	28.1	28.7																																																																																																																																					
	A A	A B	B B																																																																																																																																						
緑ルート	52.0	124.0	4.5																																																																																																																																						
桃ルート	32.5	134.0	19.0																																																																																																																																						
赤ルート	34.0	102.0	7.5																																																																																																																																						
青ルート	113.0	155.5	17.5																																																																																																																																						
黄ルート	31.0	118.0	30.0																																																																																																																																						
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																																					
58.4	47.9	52.4	37.6	48.7																																																																																																																																					
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																																					
12.4	20.5	8.5	26.6	8.5																																																																																																																																					
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																																																					
49.6	44.4	42.7	47.7	40.7																																																																																																																																					

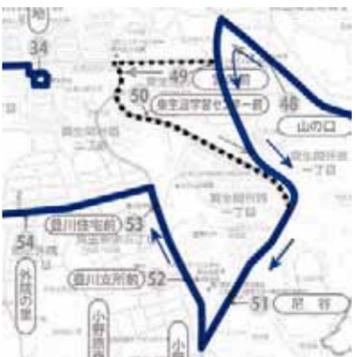


青ルート 見直しの基本的な考え方

青ルートは利用者数が最も多いルートであるが、住宅地側バス停で最も利用の多い粟生団地バス停から中心部への所要時間が長く、改善要望が多く寄せられている。また、運行距離が長いこと、遅延の影響を受けやすいルートである。
よって、循環方向は現行のままとし、ルートは利用の多い粟生団地からの利便性向上の観点からの見直しを基本としながら、わかりやすいルート設定を考慮し、かつ路線延長の短縮による運行時間の短縮や渋滞回避等により効率的な運行を実現する見直しルート案を設定する。

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査結果		アンケート調査結果
1 間谷西地区のルート検討	<p>現況のまま</p>  <p>間谷西地区を西側から経由する。</p>	<p>・ルートの利用者数が最も多い。 239人(1日平均)</p>	<p>・運行距離が長く、以下のような特徴がある。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p>	<p>・利用者数は多いが、運行距離が長いためルート別の収支率は5ルート中4番目であり、運行効率は悪い。 ルート別収支率：28.1%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>		<p>・運行全体に対する満足度が他のルートのと比較しても低い。 「満足・やや満足」 37.6% 82人(218人中)</p>	<p>・路線延長が短縮されず、現況ルートの課題である恒常的な遅延の解消や所要時間の短縮が図られない。</p>
	<p>見直し1-1</p>  <p>間谷西地区を経由しない。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は1~4人/日程度】 粟生間谷西四丁目 3.4人/日 奥 1.1人/日 青ルートのみ利用者数</p> <p>【廃止バス停周辺住民の利便性の低下】 ・廃止ルート、バス停は青ルートのみが運行するため、廃止により周辺住民の利便性が低下する。</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・経由する新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、走行可能である。</p>	<p>【運行効率の改善】 運行距離(-0.8km) 運行時間(-3.0分)</p>			<p>・3案の中で運行効率が最も高く、現況ルートの課題である恒常的な遅延の解消や所要時間の短縮に効果的であると考えられるが、廃止ルート、バス停は青ルートのみが運行するため、廃止により周辺住民の利便性が低下という課題が残る。</p>	
	<p>見直し1-2</p>  <p>・間谷西地区を東から西へと迂回し、住宅地を経由する。 ・住宅地付近にバス停を新たに設置する。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は3.4人/日程度】 粟生間谷西四丁目 3.4人/日 青ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・経由する新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、走行可能である。</p> <p>【新規ルート部分は住宅地のため利用者増の期待】 ・経由する新規のルートは、住宅地付近であり、人口が多いため、利用者増に期待できる。</p>	<p>【運行効率は変化しない】 ・運行距離も時間もほぼ変化しないため、運行効率は変わらない。</p>			<p>【バス停廃止による利用者減の懸念】 ・良い点として、バスが近くにあることが多くあげられている。 最寄のバス停が近くにある。 58.3% 127人/日(218人中) 目的地の近くにバス停がある。 30.7% 67人/日(218人中) 青ルート利用者の回答結果</p>	<p>・路線延長が短縮されず、現況ルートの課題である恒常的な遅延の解消や所要時間の短縮が図られないが、バス停位置の変更によりその利便性が発揮されるならば、利用者増が期待される。</p>

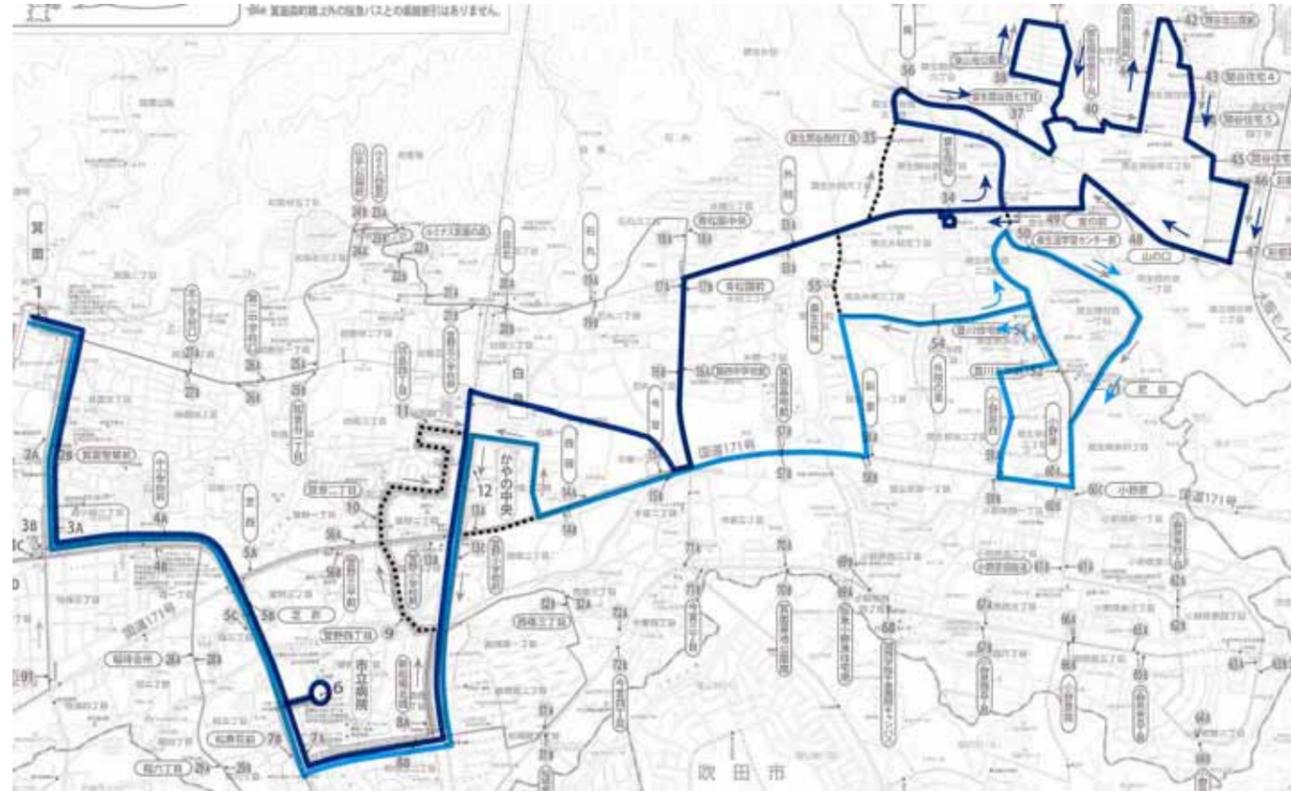
	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査結果	
2・間谷住宅地区のルート検討	<p>現況のまま</p>  <p>間谷北公園を経由する。</p>	<p>・ルートの利用者が最も多い。 239人(1日平均)</p>	<p>・運行距離が長く、以下のような特徴がある。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p>	<p>・利用者は多いが、運行距離が長いためルート別の収支率は5ルート中4番目で、運行効率は悪い。 ルート別収支率：28.1%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>	<p>・運行全体に対する満足度が他のルートのと比較しても低い。 「満足・やや満足」37.6% 82人(218人中)</p>	<p>・坂の多い地域での利便向上効果が見られることから、<u>間谷北公園の経由は一定の意味があると考えられる</u>。一方、間谷住宅の西側道路を運行して欲しいという意見・要望には応えられない。</p>
	<p>見直し2-1</p>  <p>間谷北公園を経由しない。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は3.1人/日程度】 間谷北公園前3.1人/日 青ルートのみ利用者数 【間谷北公園前バス停の利用率は高い】 ・間谷北公園前バス停の利用者数は3.0人/日と少ないが、バス停勢圏人口が270人程度であり、バス停勢圏人口に対する利用率は1.0%を超え、利用率が高い。 間谷北公園前バス停 利用率：1.15% 91バス停中利用率が1.0%を超えているバス停は27バス停のみ</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。 【乗心地・快適性改善】 ・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、乗り心地や快適性が改善される。</p>	<p>【運行効率は変化しない】 運行距離(-0.1km) 運行時間(-0.4分)</p>		<p>【坂道の多い地域での利用者利便性が低下】 ・現状で、山側(平和台・ルミナス・間谷住宅付近)で坂の多い地域での利便向上効果が伺える。 利用の理由 「歩くには遠いため」90人(181人中) 生活の変化 積極的に外出するようになった40人(181人中) 市内の商店に買物に行きやすくなった73人(181人中) 山側地域合計</p>	<p>・現況ルートを基本に最も効率化を図ったルートであるが、<u>廃止する距離が短いため運行効率はほぼ改善しない</u>。むしろ、利用率の高い間谷北公園前バス停の廃止は、<u>坂の多い地域での利便向上効果も考慮すると課題が残る</u>。</p>
	<p>見直し2-2</p>  <p>間谷住宅の中心道路ではなく、西側道路を経由する。</p>		<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・経由する新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、<u>走行可能</u>である。 【乗心地・快適性低下】 ・狭く急な坂道の運行によって、乗り心地や快適性が低下する。</p>	<p>【運行効率は変化しない】 ・運行距離も時間もほぼ変化しないため、運行効率は変わらない。</p>		<p>【坂道の多い地域での利用者利便性の確保】 ・現状で、山側(平和台・ルミナス・間谷住宅付近)で坂の多い地域での利便向上効果が伺える。 利用の理由 「歩くには遠いため」90人(181人中) 生活の変化 積極的に外出するようになった40人(181人中) 市内の商店に買物に行きやすくなった73人(181人中) 山側地域合計</p>	<p>・坂の多い地域での利便向上効果が見られることから、<u>間谷北公園の経由は一定の意味があると考えられる</u>。 ・地域住民への要望へ応えたルートとなるが、<u>狭く急な坂道の運行によって乗り心地や快適性の低下が懸念される</u>。</p>
	<p>見直し2-3</p>  <p>・間谷住宅の中心道路ではなく、西側道路を経由する。 ・間谷北公園を経由しない。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は3.1人/日程度】 間谷北公園前3.1人/日 青ルートのみ利用者数 【間谷北公園前バス停の利用率は高い】 ・間谷北公園前バス停の利用者数は3.0人/日と少ないが、バス停勢圏人口が270人程度であり、バス停勢圏人口に対する利用率は1.0%を超え、利用率が高い。 間谷北公園前バス停 利用率：1.15% 91バス停中利用率が1.0%を超えているバス停は27バス停のみ</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・経由する新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、<u>走行可能</u>である。 【乗心地・快適性低下】 ・狭く急な坂道の運行によって、乗り心地や快適性が低下する。</p>	<p>【運行効率は変化しない】 運行距離(-0.1km) 運行時間(-0.4分)</p>		<p>【坂道の多い地域での利用者利便性が低下】 ・現状で、山側(平和台・ルミナス・間谷住宅付近)で坂の多い地域での利便向上効果が伺える。 利用の理由 「歩くには遠いため」90人(181人中) 生活の変化 積極的に外出するようになった40人(181人中) 市内の商店に買物に行きやすくなった73人(181人中) 山側地域合計</p>	<p>・現況ルートを基本に最も効率化を図ったルートであるが、<u>廃止する距離が短いため運行効率はほぼ改善しない</u>。むしろ、利用率の高い間谷北公園前バス停の廃止は、<u>坂の多い地域での利便向上効果も考慮すると課題が残る</u>。 ・地域住民への要望へ応えたルートとなるが、<u>狭く急な坂道の運行によって乗り心地や快適性の低下が懸念される</u>。</p>

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査		アンケート調査
3 ・間谷東地区のルート検討	<p>現況のまま</p>  <p>東生涯学習センターを経由する。</p>	<p>・ルートの利用者数が最も多い。 239人(1日平均)</p>	<p>・運行距離が長く、以下のような特徴がある。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p>	<p>・利用者数は多いが、運行距離が長いためルート別の収支率は5ルート中4番目であり、運行効率は悪い。 ルート別収支率：28.1%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>	<p>OD調査</p>	<p>アンケート調査</p> <p>・運行全体に対する満足度が他のルートのと比較しても低い。 「満足・やや満足」 37.6% 82人(218人中)</p>	<p>・路線延長が現況から変化せず、運行の効率化が図られない。 ・バス停の利用者も青ルートに依存した利用者ではないと考えられる。</p>
	<p>見直し3</p>  <p>東生涯学習センターを経由しない。 宮の前バス停について、現行のバス停の位置では経由しなくなるため、バス停の移動が必要</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は6.6人/日程度】 東生涯学習センター前 6.6人/日 青ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。 【乗心地・快適性改善】 ・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、乗心地や快適性が改善される。</p>	<p>【運行効率ほとんど改善しない】 運行距離(-0.7km) 運行時間(-2.6分) ・運行距離や時間が減少し、効率化が図れるが、青ルート1周の運行距離から考えると微々たるものである。 青ルート1日の運行距離 249.9km/日</p>	<p>【東生涯学習センターは市内中心部とのアクセスが主であり他ルートで補完できる】 ・東生涯学習センターは、必ずしも東部北地区を経由したルートによるアクセスではなく、例えば現状の黄ルートでアクセスで現状の利用者をほぼ補完できる。 第1回調査 市立病院：2人 箕面警察前：1人 松寿荘前：1人 中小学校前：1人 豊川支所前：1人 間谷住宅5：1人 第四中学校前：1人 (計8人) 第2回調査 市立病院：4人 中小学校前：1人 萱野小学校前：1人 尼谷：1人 (計7人) <input type="checkbox"/>...他ルートで補えるバス停 <input checked="" type="checkbox"/>...他ルートで補えないバス停</p>	<p>・運行距離の短縮、運行効率の向上の観点から、黄ルートとの連携も考慮しルートの短縮を図ることが望ましいが、この見直しによる運行距離の減少は青ルート全体の運行距離と比較すると微々たるものであり、あまり運行効率改善への効果がない。</p>		

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査結果		アンケート調査結果
4・粟生団地へのアクセス	<p>現況のまま</p>  <p>粟生団地を再度経由しない。</p>	<p>・ルートの利用者数が最も多い。 239人(1日平均)</p>	<p>・運行距離が長く、以下のような特徴がある。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p>	<p>・利用者数は多いが、運行距離が長いためルート別の収支率は5ルート中4番目であり、運行効率は悪い。 ルート別収支率：28.1%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>	<p>OD調査結果</p>	<p>アンケート調査結果</p> <p>・運行全体に対する満足度が他のルートのと比較しても低い。 「満足・やや満足」37.6% 82人(218人中)</p> <p>・両まわり運行への要望が青ルート利用者数中4分の1程度ある。 両まわり運行がよい25.2% 55人(218人中)</p>	<p>・粟生団地 市中心部アクセス利便性向上ニーズに応えることができず、見直しの考え方に合致しないため採用しない。</p>
	<p>見直し4-1</p>  <p>粟生団地を再度経由する。</p>		<p>【乗心地・快適性低下】 ・右左折回数の増加によって、乗り心地や快適性が低下する。</p>	<p>【運行効率は悪くなる】 運行距離(+0.8km) 運行時間(+3.0分)</p>	<p>【粟生団地から市中心部までの所要時間短縮の効果大】 粟生団地 市立病院 現在：51分 変更後：22分 (-29分)</p>	<p>【粟生団地からの乗車数増加の期待】 ・現状で、粟生団地の利用者はほぼ降車利用である。市中心部への直接アクセス利便性向上ニーズに応えることができれば乗車利用者数の増加が期待できる。</p>	<p>【両まわり運行ニーズ = 粟生団地 市中心部の利便性向上ニーズ】 ・東部北地域の利用の多いバス停の粟生団地以外は両まわり運行となるメリットがあまりないため、両まわり運行への要望は、粟生団地の利用者の市中心部への直接アクセス利便性向上ニーズによるものが多いと考えられる。 東部北地域の利用者数の多いバス停 ・粟生団地 ・外院(シャトル区間) ・間谷住宅4(ルート最奥) ・東生涯学習センター (両まわり運行の黄ルートでもアクセス可能)</p>	<p>・粟生団地から箕面方面への直接アクセスが可能となるが、運行距離が増加し運行効率が低下する。</p>
	<p>見直し4-2</p>  <p>・粟生団地を再度経由する。 ・粟生外院地区経由しない。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は4人/日程度】 外院の里 4.1人/日 粟生外院 2.8人/日 青ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・経由する新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、走行可能である。</p>	<p>【粟生団地への再度アクセス前提における運行効率の改善】 ・運行距離も時間もほぼ変化しないため、運行効率は現状とほぼ変わらないが、粟生団地を再度経由するという見直しの前提条件においては最も効率の良い案である。</p>	<p>【粟生団地から市中心部までの所要時間短縮の効果大】 粟生団地 市立病院 現在：51分 変更後：22分 (-29分)</p>	<p>【粟生団地からの乗車数増加の期待】 ・現状で、粟生団地の利用者はほぼ降車利用である。市中心部への直接アクセス利便性向上ニーズに応えることができれば乗車利用者数の増加が期待できる。</p>	<p>【両まわり運行ニーズ = 粟生団地 市中心部の利便性向上ニーズ】 ・東部北地域の利用の多いバス停の粟生団地以外は両まわり運行となるメリットがあまりないため、両まわり運行への要望は、粟生団地の利用者の市中心部への直接アクセス利便性向上ニーズによるものが多いと考えられる。 東部北地域の利用者数の多いバス停 ・粟生団地 ・外院(シャトル区間) ・間谷住宅4(ルート最奥) ・東生涯学習センター (両まわり運行の黄ルートでもアクセス可能)</p>	<p>・粟生団地から箕面方面への直接アクセスを可能とし、かつルートの効率化を図る観点から、最適なルートと考えられる。 ・黄ルートとの組合せにより、バス停廃止の影響も最小限となる。</p>

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査		アンケート調査
5 かやの中央へのアクセス	<p>現況のまま</p>  <p>・かやの中央バス停前まで運行する。 ・折り返すために萱野四丁目・二丁目坊島四丁目を経由する。(渋滞による遅延を緩和する効果への期待有り)</p>	<p>・ルートの利用者数が最も多い。 239人(1日平均)</p>	<p>・運行距離が長く、以下のような特徴がある。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p>	<p>・利用者数は多いが、運行距離が長いためルート別の収支率は5ルート中4番目であり、運行効率は悪い。 ルート別収支率：28.1%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>		<p>・運行全体に対する満足度が他のルートのと比較しても低い。 「満足・やや満足」 37.6% 82人(218人中)</p>	<p>・かやの中央アクセスの利便性は確保されるが、運行距離が短縮されず、運行効率の面で課題が残る。</p>
	<p>見直し5</p>  <p>・運行距離の短縮のために、かやの中央バス停までの運行をやめ萱野交差点でショートカットする。 ・かやの中央(ヴィソラなど)へのアクセスは、萱野小学校前バス停の乗降でまかなう。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は2.0人/日以下】 萱野四丁目 0.7人/日 萱野二丁目 0.8人/日 坊島四丁目 2.0人/日 青ルートのみ利用者数</p> <p>【特に休日のかやの中央利用者への影響】 ・かやの中央バス停は平日よりも休日の利用が多い特徴的なバス停であり、休日需要を下支えしている側面もある。これらの利用者の利便性が低下する。 平日：7.5% 26.6人/日(355.4人中) 休日：11.6% 28.7人/日(246.1人中) 青ルートのみ利用者数</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・新規ルート部分は、阪急バスが路線バスを走らせているため問題なく走行できる。 【乗心地・快適性改善】 ・狭い道路の運行や、右左折回数の減少によって、乗心地や快適性が改善される。</p>	<p>【運行効率の大幅な改善】 運行距離(-2.1km) 運行時間(-7.9分)</p>			<p>【かやの中央アクセス利便性低下の影響】 ・かやの中央へのアクセスは萱野小学校バス停となり、現況に比べ利便性が低下する。 ・青ルートはかやの中央利用者の割合が5ルート中最も高い。 ・休日での買い物利用に対する一定のニーズが認められる。 市内の商店に買物に行きやすくなった 26.5% 18人/日(68人中) 買い物など、どんな目的でも利用できてよい 35.3% 24人/日(68人中) 青ルート休日利用者の回答結果</p>	<p>・青ルートはルート延長が長く、運行効率の向上が課題であることから、かやの中央での迂回を回避し、効率化を図ることが望ましい。なお、迂回部分の廃止バス停は青ルートと赤ルートが経由することで、そのバス停の利便性も確保できると考えられる。 ・その一方で、東部北地区のかやの中央利用の利便性が低下する。現状で青ルートは、かやの中央の利用の高いルートであり、その様な利用の多いルートにおけるアクセス利便性低下によって利用者数の減少が懸念される。</p>

ルート案



・ 東部北と東部中の二つのルートに分ける

6 東部北分割案

ルート見直しのための判断要素

利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査	評価
<p>【廃止バス停の利用者数は3人/日以下】 萱野四丁目 0.7 人/日 萱野二丁目 0.8 人/日 坊島四丁目 2.0 人/日 粟生外院 2.8 人/日 青ルートのみ利用者数</p> <p>【バス停の廃止を最小限にできる】 ・ 2つのルートで運行することで、各ルートの運行距離を減少させかつ、廃止バス停を最小減とすることができる。</p> <p>【黄ルートでの廃止ルートの補完可】 ・ 1周の運行距離が減少するため、黄ルートの廃止となるルートなどに対して代替ルートとなりえるルートを模索できる。</p>	<p>【新規ルートの走行環境は問題なし】 ・ 経由する新規のルートは、実際に車両を走らせた結果、走行可能である。</p> <p>【箕面を発着点にして余裕をもたせたダイヤ設定が可能】 ・ 箕面を発着点に設定することで、利用者利便性を確保しつつ発着点で停車時間を長く取ることができ、遅延等の発生時に対応できるダイヤ設定が可能である。</p>	<p>【運行距離の大幅な増加】 ・ 分裂した二つのルート1周の合計距離は、現状よりも長くなる。 2ルート計：37.5km/周 (+13.7km) 東部北ルート：19.0km/周 東部中ルート：18.5km/周 およそ1時間に一本の運行の確保は難しい。</p> <p>【車両の増備なしで運行が可能】 ・ 青ルートは運行距離が最も長く現況で2台のバスを用いて運行しているため、2ルートに分割しても車両の増備なしで運行が可能。</p> <p>【住宅地 主要施設の往復利用の利便性確保】 ・ 箕面駅、箕面市役所、市立病院、松寿荘、かやの中央の各主要施設間を、箕面を発着点としたシャトル運行とし、さらに住宅地を結ぶことで、住宅地と主要施設間の往復利用の利便性が確保できる。</p>	<p>【粟生団地から市中心部までの所要時間短縮の効果大】 粟生団地 市立病院 現在 : 51分 変更後 : 22分 (-29分)</p>	<p>【内々利用は少ない】 ・ 分裂してしまった東生涯学習センター、尼谷、豊川住宅前、豊川支所前と東部北地区間の利用者は少ない。 第1回調査 4人(282人中) 第2回調査 3人(290人中)</p> <p>【粟生団地からの乗車数増加の期待】 ・ 現状で、粟生団地の利用者はほぼ降車利用である。市中心部への直接アクセス利便性向上に「X」に応えることができれば乗車利用者数の増加が期待できる。</p>	<p>アンケート調査</p>	<p>評価</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 青ルートの課題は、粟生団地からの利便性向上及び乗車時間の短縮である。 ・ 5.までの見直しでは、粟生団地からの利便性向上は図られるが、現況で1周の運行が1時間半かかる運行距離の抜本的な短縮は不可能である。 ・ 一方、青ルートは2台のバスを用いて運行しているという特徴があることから、現在の住宅地側のエリアを2つに分けてそれぞれの地区と中心部とを結ぶ2ルートに再編することで抜本的な乗車時間短縮が図られ、利用者の利便性が大幅に向上する。 ・ 廃止ルートは最小限で、かつ発着点を明確にした運行が確保され、定刻運行の確保が期待される。 ・ また、本案には他ルートの見直しとの関係で利便性の低下が考えられる一部区間を補完できるというメリットもある。 ・ ただし、ルートの総運行距離は増加するため、本案を採用するには、他ルートの効率化が前提となる。

黄ルート

現状																																																																																																													
利用状況	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査																																																																																																								
<p>【ルート利用者数は5ルート中3位】 175人(1日平均) 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>169</td><td>179</td><td>137</td><td>239</td><td>175</td></tr> </table> <p>【かやの中央の利用者数は5ルート中4位】 ・黄ルートのかやの中央利用者数は、平日・休日共に5ルート中4位である。 【平日】 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>15.7</td><td>19.7</td><td>10.6</td><td>26.6</td><td>14.4</td></tr> </table> <p>【休日】 単位：人/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>20.3</td><td>24.2</td><td>11.2</td><td>28.7</td><td>19.2</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	169	179	137	239	175	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	15.7	19.7	10.6	26.6	14.4	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	20.3	24.2	11.2	28.7	19.2	<p>【運行距離が5ルート中2番目に長い】 179.5km/日(1日の運行距離) 単位：km/日</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>143.9</td><td>149.1</td><td>159.3</td><td>249.9</td><td>179.5</td></tr> </table> <p>・運行距離が長いこと、以下のような特徴がある。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p> <p>【恒常的に遅延が発生している】 ・ほぼ毎日夕方に遅延が発生しており、9便で予備車両を用いて対応している。</p> <p>【明確な発着点の運用がない】 ・箕面を発着点としているが、発着点での時間の余裕はわずかで、通過利用も可能なため、定刻運行の確保等を考慮した明確な発着点の運用とはなっていない。これが恒常的な遅延の原因の一つになっていると考えられる。</p>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	143.9	149.1	159.3	249.9	179.5	<p>【運行効率は5ルート中3位】 ・利用者数は多いが、運行距離が長いこと、ルート別の収支率は5ルート中3位であるが、4位の青ルートとそれほど変わらない。 28.7%(ルート別収支率) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>34.6</td><td>35.5</td><td>25.3</td><td>28.1</td><td>28.7</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	34.6	35.5	25.3	28.1	28.7	<p>【両まわり運行による便数の少なさに対する不満意見がある】 ・「2時間に1本は少なすぎる」 2件 (黄ルートの便・ダイヤに対する意見・要望3件中)</p> <p>【乗車時間の長さに対する不満が多い】 ・全ルート共通の意見として、「あちこち回りで時間がかりすぎている」がある。 42件 (ルートに関する意見223件中)</p>	<p>【東部南地区間の移動が最も多い】 東部南間：16.7% 【市中心部間の移動が他ルートと比較して少ない】 市中心部間：17.5% 第1回、第2回OD調査結果の平均値</p> <p>参考：他ルートの移動傾向</p> <table border="1"> <tr><th></th><th>A A</th><th>A B</th><th>B B</th></tr> <tr><th>緑ルート</th><td>52.0</td><td>124.0</td><td>4.5</td></tr> <tr><th>桃ルート</th><td>32.5</td><td>134.0</td><td>19.0</td></tr> <tr><th>赤ルート</th><td>34.0</td><td>102.0</td><td>7.5</td></tr> <tr><th>青ルート</th><td>113.0</td><td>155.5</td><td>17.5</td></tr> <tr><th>黄ルート</th><td>31.0</td><td>118.0</td><td>30.0</td></tr> </table> <p>■ A A(市中心部間移動) ■ A B(各ルート 市中心部) ■ B B(各ルート内々移動)</p> <p>【ルート内々移動が多い】 ・黄ルートの特徴は、内々移動が多いことである。 内々移動(市中心部を介さない移動)は黄ルート利用者206人中35人(17.0%) 全ルートでの内々移動は、全利用者1024人のうち83人(8.1%)であり、黄ルートでは倍以上の割合である。(第1回調査)</p> <p>【171号南北間の利用はわずか】 ・東生涯学習センター、尼谷、豊川住宅前、豊川支所前と東部南地区の間の利用者は少ない。 第1回調査 7人(211人中) 第2回調査 4人(152人中)</p>		A A	A B	B B	緑ルート	52.0	124.0	4.5	桃ルート	32.5	134.0	19.0	赤ルート	34.0	102.0	7.5	青ルート	113.0	155.5	17.5	黄ルート	31.0	118.0	30.0	<p>【運行全体に対して約半数が満足】 「満足・やや満足」48.7% 58人(118人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>58.4</td><td>47.9</td><td>52.4</td><td>37.6</td><td>48.7</td></tr> </table> <p>【便数に対する満足度が低い】 「不満足・やや不満足」61.3% 73人(118人中)</p> <p>【ルート見直しの優先度が低い】 「ルート見直しをすべき」8.5% 10人(118人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>12.4</td><td>20.5</td><td>8.5</td><td>26.6</td><td>8.5</td></tr> </table> <p>【利用者の少ないルートなどの廃止はやむを得ないという意見が多い】 「利用者の少ないバス停や一部のルートの廃止はやむを得ない」40.7% 48人(118人中) 単位：%</p> <table border="1"> <tr><th>緑ルート</th><th>桃ルート</th><th>赤ルート</th><th>青ルート</th><th>黄ルート</th></tr> <tr><td>49.6</td><td>44.4</td><td>42.7</td><td>47.7</td><td>40.7</td></tr> </table>	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	58.4	47.9	52.4	37.6	48.7	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	12.4	20.5	8.5	26.6	8.5	緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート	49.6	44.4	42.7	47.7	40.7
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																									
169	179	137	239	175																																																																																																									
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																									
15.7	19.7	10.6	26.6	14.4																																																																																																									
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																									
20.3	24.2	11.2	28.7	19.2																																																																																																									
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																									
143.9	149.1	159.3	249.9	179.5																																																																																																									
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																									
34.6	35.5	25.3	28.1	28.7																																																																																																									
	A A	A B	B B																																																																																																										
緑ルート	52.0	124.0	4.5																																																																																																										
桃ルート	32.5	134.0	19.0																																																																																																										
赤ルート	34.0	102.0	7.5																																																																																																										
青ルート	113.0	155.5	17.5																																																																																																										
黄ルート	31.0	118.0	30.0																																																																																																										
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																									
58.4	47.9	52.4	37.6	48.7																																																																																																									
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																									
12.4	20.5	8.5	26.6	8.5																																																																																																									
緑ルート	桃ルート	赤ルート	青ルート	黄ルート																																																																																																									
49.6	44.4	42.7	47.7	40.7																																																																																																									



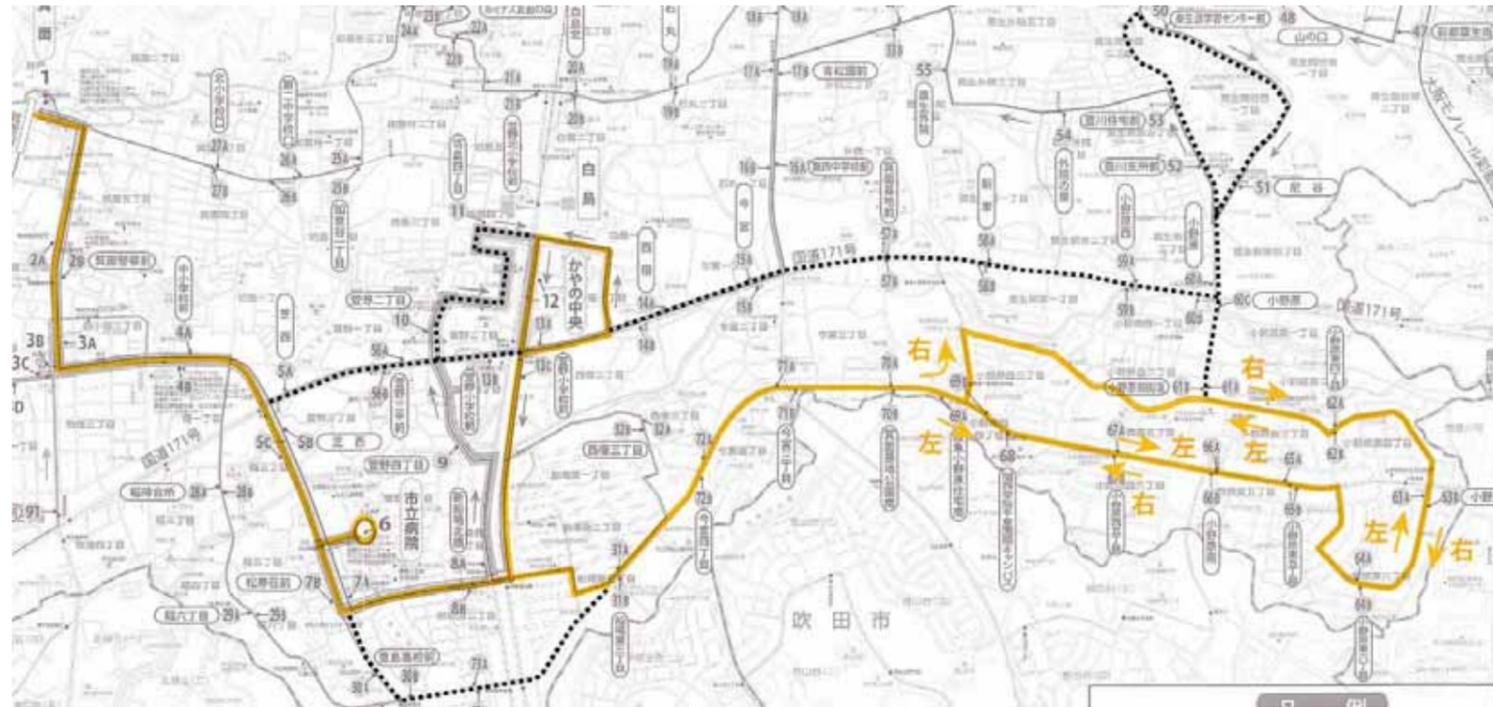
黄ルート 見直しの基本的な考え方

黄ルートは利用者数、収支率とも4番目であり、運行効率の面で課題がある。また、平日、土曜日、日曜日・祝日ともに遅延運行が目立っている。一方で、他のルートに比べて中心部以外での内々利用が多いという特徴が認められる。また、両まわり運行による便数の少なさに対する不満が多い。よって、このような利用者の利便性の低下を回避しつつ、発着点の明確化やわかりやすいルート設定、路線延長の短縮、渋滞回避を考慮することにより、効率的な運行を実現する見直しルート案を検討する。

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査結果		アンケート調査結果
1・船場西地区のルート検討	<p>現況のまま</p>  <p>船場西地区を経由する。</p>	<p>・ルートの利用者数が5ルート中3番目に多い。 175人(1日平均)</p>	<p>・運行距離が長く、以下のような特徴がある。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p> <p>・ほぼ毎日夕方に遅延が発生しており、9便で予備車両を用いて対応している。</p>	<p>・利用者数は多いが、運行距離が長いためルート別の収支率は5ルート中3位であるが、4位の青ルートとそれほど変わらない。 ルート別収支率：28.7%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>		<p>・利用者の少ないルートの廃止は最もやむを得ないという回答がルート利用者の半数近くを占める。 40.7% 48人(118人中)</p>	<p>・運行距離が短縮せず、黄ルートの課題である運行効率の改善が図られない。</p>
	<p>見直し1</p>  <p>船場西地区を経由しない。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は人/日程度】 豊島高校前 2.6人/日 船場西三丁目 5.1人/日 黄ルートのみ利用者数</p> <p>【廃止ルートは赤ルートで補完可】</p>		<p>【運行効率の改善】 運行距離 (左まわり：-0.3km) (右まわり：-0.3km) 運行時間 (左まわり：-1.2分) (右まわり：-1.1分)</p>				<p>・黄ルートの運行距離の短縮を図り、かつ赤ルートとの組合せにより通過しないバス停も補完できることから最適な案と考えられる。</p>
2・東生涯学習センター経由のルート検討	<p>現況のまま</p>  <p>東生涯学習センターを経由する。</p>	<p>・ルートの利用者数が5ルート中3番目に多い。 175人(1日平均)</p>	<p>・運行距離が長く、以下のような特徴がある。 遅延の影響がルート全体に波及しやすい。</p> <p>・ほぼ毎日夕方に遅延が発生しており、9便で予備車両を用いて対応している。</p>	<p>・利用者数は多いが、運行距離が長いためルート別の収支率は5ルート中3位であるが、4位の青ルートとそれほど変わらない。 ルート別収支率：28.7%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかかりすぎている、という意見がある。 42件</p>		<p>・利用者の少ないルートの廃止は最もやむを得ないという回答がルート利用者の半数近くを占める。 40.7% 48人(118人中)</p>	<p>・運行距離が短縮せず、黄ルートの課題である運行効率の改善が図られない。</p>
	<p>見直し2</p>  <p>東生涯学習センターを経由しない。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は5~10人/日程度】 豊川支所前 4.3人/日 豊川住宅前 5.1人/日 東生涯学習センター前 11.0人/日 尼谷 5.2人/日 黄ルートのみ利用者数</p> <p>【廃止ルートの一部は青ルートで補完可】</p>	<p>【遅延発生回避】 ・折り返し運行や、右左折回数減少によって、遅延発生を回避できる効果も期待できる。</p>	<p>【運行効率の大幅な改善】 運行距離 (左まわり：-2.7km) (右まわり：-2.7km) 運行時間 (左まわり：-9.8分) (右まわり：-10.4分)</p>		<p>【171号南北間の利用はわずか】 ・東生涯学習センター、尼谷、豊川住宅前、豊川支所前と東部南地区の間の利用者は少ない。 第1回調査 7人(211人中) 第2回調査 4人(152人中)</p> <p>【廃止ルートの一部は青ルートで補完可】</p>		<p>・運行距離を短縮するので、大幅な運行効率の改善が図れる。</p> <p>・廃止するルート上にあるバス停と、国道171号の南側の地区のバス停間の移動は少ないため、黄ルート上で必ずしも経由させる必要はない。</p> <p>・廃止するルート上のバス停は、青ルートなどで補完できる。</p>

	ルート案	ルート見直しのための判断要素					評価	
		利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査結果		アンケート調査結果
3 市立病院へのアクセス	<p>現況のまま</p>  <p>市立病院を再度経由しない。</p>	<p>・ルートの利用者数が5ルート中3番目に多い。 175人(1日平均)</p>	<p>【発着点を明確にすると利便性が低下】</p> <p>・主要施設間がシャトルルートではなく、循環ルートであるため、発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>	<p>・利用者数は多いが、運行距離が長いためルート別の収支率は5ルート中3位であるが、4位の青ルートとそれほど変わらない。 ルート別収支率：28.7%</p>	<p>・全ルート共通で、あちこち回りすぎて、時間がかりすぎている、という意見がある。 42件</p>		<p>・利用者の少ないルートの廃止は最もやむを得ないという回答がルート利用者の半数近くを占める。 40.7% 48人(118人中)</p>	<p>・運行距離が短縮せず、黄ルートの課題である運行効率の改善が図られず、市立病院へのアクセス利便性向上とならない。</p> <p>・発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>
	<p>見直し3-1</p>  <p>市立病院を再度経由する。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は3.0人/日以下】</p> <p>萱野三平前 2.6人/日 黄ルートのみ利用者数</p>	<p>【発着点を明確にすると利便性が低下】</p> <p>・主要施設間がシャトルルートではなく、循環ルートであるため、発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>	<p>【運行効率の低下】</p> <p>運行距離 (左まわり：+1.0km) (右まわり：+1.4km) 運行時間 (左まわり：+3.6分) (右まわり：+5.4分)</p>	<p>【主要施設間の所要時間が長い】</p> <p>市立病院 かやの中央 変更後：12分 かやの中央 市立病院 変更後：11分</p>	<p>【ルートのわかりやすさ向上による市立病院アクセス利便性向上】</p> <p>・現況で市立病院利用が最も少ない。</p> <p>・市立病院へのアクセス利便性が低いことも一因と考えられる。</p> <p>・再度経由することでルートがわかりやすくなり、市立病院へのアクセス利便性が向上</p>	<p>・市立病院へのアクセス利便性向上となるが、<u>運行距離が増加するため、黄ルートの課題である運行効率の改善が図られない。</u></p> <p>・発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>	
	<p>見直し3-2</p>  <p>市立病院を再度経由する。</p> <p>・運行距離の短縮のために、かやの中央バス停までの運行をやめ萱野交差点でショートカットする。</p> <p>・かやの中央(ヴィソラなど)へのアクセスは、萱野小学校前バス停の乗降でまかなう。</p>	<p>【廃止バス停の利用者数は3.0人/日以下】</p> <p>萱野二丁目 0.2人/日 坊島四丁目 0.4人/日 萱野三平前 2.6人/日 黄ルートのみ利用者数</p> <p>【特に休日のかやの中央利用者への影響】</p> <p>・かやの中央バス停は平日よりも休日の利用が多い特徴的なバス停であり、休日需要を下支えしている側面もある。これらの利用者の利便性が低下する。</p> <p>平日：5.3% 14.0人/日(262.3人中) 休日：9.3% 21.6人/日(231.2人中) 黄ルートのみ利用者数</p>	<p>【発着点を明確にすると利便性が低下】</p> <p>・主要施設間がシャトルルートではなく、循環ルートであるため、発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>	<p>【見直し3-1よりも運行効率が上昇】</p> <p>運行距離 (左まわり：+0.4km) (右まわり：±0km) 運行時間 (左まわり：+1.4分) (右まわり：±0分)</p>	<p>【見直し3-1よりも主要施設間の所要時間の短縮】</p> <p>市立病院 かやの中央 見直し3-1：12分 見直し3-2：7分 (-5分) かやの中央 市立病院 見直し3-1：11分 見直し3-2：9分 (-2分)</p> <p>見直し3-2は、萱野小学校前バス停へのアクセス</p>	<p>【ルートのわかりやすさ向上による市立病院アクセス利便性向上】</p> <p>・現況で市立病院利用が最も少ない。</p> <p>・市立病院へのアクセス利便性が低いことも一因と考えられる。</p> <p>・再度経由することでルートがわかりやすくなり、市立病院へのアクセス利便性が向上</p>	<p>【かやの中央へのアクセス利便性低下の影響】</p> <p>・かやの中央へのアクセスは萱野小学校バス停となり、現況に比べ利便性が低下する。</p> <p>・休日での買い物利用に対する一定のニーズが認められる。</p> <p>市内の商店に買い物に行きやすくなった ：25.6% 11人/日(43人中) 買い物など、どんな目的でも利用できてよい ：34.9% 15人/日(43人中) 黄ルート休日利用者の回答結果</p>	<p>・市立病院へのアクセス利便性向上となり、わかりやすい運行となるが、<u>運行距離が増加するため、黄ルートの課題である運行効率の改善が図られない。</u></p> <p>・さらにかやの中央利用の利便性も低下するため<u>黄ルートのかやの中央利用者数の減少が懸念される</u></p> <p>・発着点を明確にした運行を行うと、主要施設間の利便性が低下する。</p>

ルート案



- ・国道 171 号の路線を廃止
- ・東生涯学習センターを經由しない
- ・小野原地区と市中心部までのシャトルバス案

4
シャトルバス

ルート見直しのための判断要素

利用状況等	道路等状況	効率性	意見・要望	OD調査	アンケート調査	評価
<p>【廃止ルートの一部は青ルートで補完可】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・国道 171 号区間のバス停など <p>【廃止バス停の利用者数は 3.0 人/日程度】</p> <p>萱野二丁目 0.2 人/日 坊島四丁目 0.4 人/日 萱野三平前 2.6 人/日</p> <p>黄ルートのみ利用者数</p> <p>【かやの中央アクセス利便性の確保】</p>	<p>【国総 171 号区間回避による遅延改善の期待】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・下記の理由により、国道 171 号区間回避による遅延改善の期待ができる。 <p>現状の黄ルートは国道 171 号沿いのバス停が多く、その位置が阪急バスと同じであり、バス待ちをしている利用者がどちらの利用者が判別できない。そのため、<u>バス待ちの利用者がいる場合は、オレンジゆずるバスの利用の有無にかかわらずバス停で停車する必要がある。</u>国道 171 号は、渋滞がなく利用者もいなければ本来は早く通過できる区間であるが、このことが遅延を助長していることも考えられる。</p> <p>【箕面を発着点にして余裕をもたせたダイヤ設定が可能】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・箕面を発着点に設定することで、利用者利便性を確保しつつ発着点で停車時間を長く取ることができ、遅延等の発生時に対応できるダイヤ設定が可能である。 	<p>【運行効率が悪くなる】</p> <p>運行距離 (左まわり : +4.4km) (右まわり : +3.9km)</p> <p>運行時間 (左まわり : +15.9 分) (右まわり : +15.0 分)</p> <p>【かやの中央アクセス利便性確保による全体効率の悪化】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・かやの中央アクセス利便性を確保すると、ルート全体の効率化が図れない。 <p>【シャトル区間での運行本数の増加】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・1 往復 (1 周) あたりの運行効率は下がるが、シャトル区間での運行本数は現状より増加する。 	<p>【171 号南北間の利用はわずか】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・東生涯学習センター、尼谷、豊川住宅前、豊川支所前と東部南地区の間の利用者は少ない。 <p>第 1 回調査 7 人 (211 人中)</p> <p>第 2 回調査 4 人 (152 人中)</p>	<p>【シャトル区間での運行本数の増加】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・両まわり運行のため、現況は片方向 2 時間に 1 本 ・シャトルにすることで、1 時間に 1 本の運行が確保される。 ・黄ルートは運行本数に対する不満が高く、このことに対応して対応できる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・黄ルートの抜本的な効率化及び遅延解消を図るためには、東部北地区へのアクセスの廃止と国道 171 号走行区間の短縮が必要と考えられる。本案により運行効率の大幅な改善が可能である。 ・発着点を明確にした運行が確保され、定刻運行の確保が期待される。 ・国道 171 号南北間での利用はわずかであることから、利用者利便性への影響は軽微と考えられる。 ・なお、ルートから外れる東部中地区については、青ルートで補完できる。 ・また、両まわり運行による運行本数の少なさに対しても、シャトル区間を設けることで運行本数を増加させることが可能である。 ・運行距離は増加するため、効率的な運行を目指すためには、かやの中央へのアクセスの検討が必要となる。 	