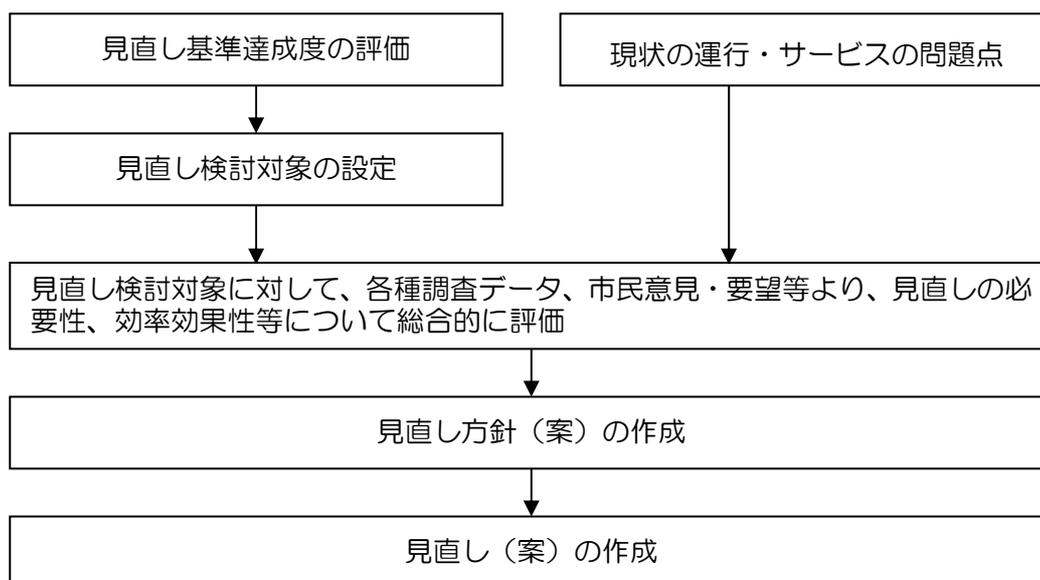


見直し基準と見直し方針（案）について

1. 見直しの考え方

以下の流れにより、利用実績や収入実績等のデータから見直し基準に対する現時点での達成度を定量的に評価し、見直し検討対象を設定するとともに、見直し検討対象に対して各種調査から得られた詳細な利用実態や利用者アンケート調査や市民アンケート調査等から得られた利用者・市民の運行計画に対する意見・改善要望等を踏まえ、見直しの必要性や効果等について総合的に評価の上、見直し方針（案）を設定し、その方針を組み合わせた見直し（案）を作成した。



【連携計画で定めた見直し基準】

この見直し基準は、運行サービス又は運賃のどちらか一方のみを見直しする場合において、検討対象となる目安である。運行計画見直しは、運行サービスと運賃の両方を見直す場合や、国庫補助金、市負担金、その他収入等の増減がある場合など、様々な要素がからみ合っているので、総合的な判断となる。

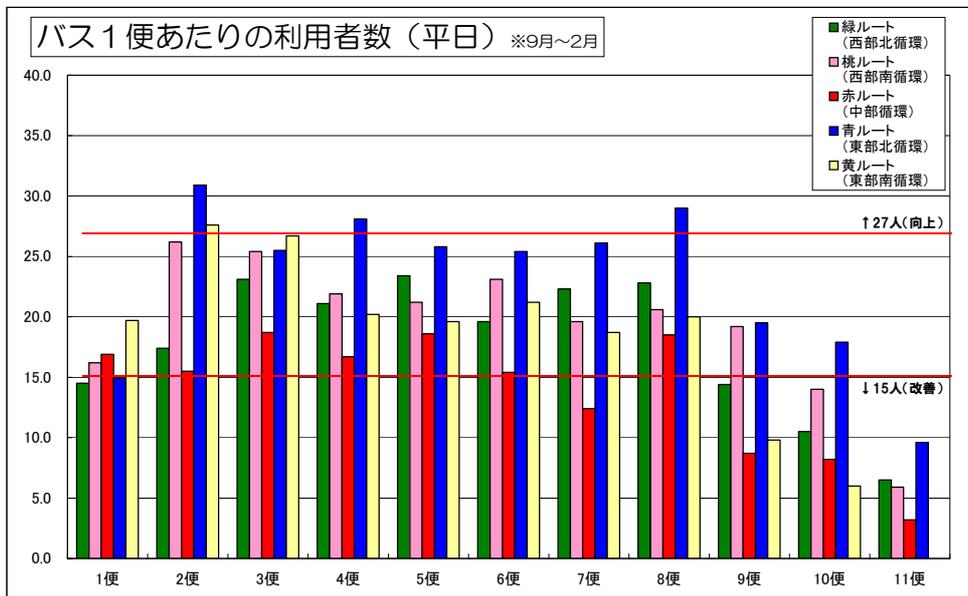
| 項目 | | 見直し基準値 | 方策 | |
|-------------|---------------------|--------|----|----------------------------------|
| 便数の見直し | バス1便あたりの利用者数 | 27人以上 | 向上 | 増便を検討対象とする |
| | | 15人以下 | 改善 | 減便を検討対象とする |
| ルート・バス停の見直し | バス停1日あたりの利用者数 | 50人以上 | 向上 | 系統（ルート）の追加・新設を検討対象とする |
| | | 9人以下 | 改善 | 他ルートとの統合・廃止、通過便の設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 |

2. 見直し基準を踏まえた見直し方針（案）の設定

2.1 便数の見直し

基準値達成度の評価（便数の見直し）

| 項目 | 見直し基準値 | 方策 | 基準達成度と検討対象の設定 |
|--------------|--------|----|---|
| 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 青ルート（東部北循環）の2便、4便、8便で基準値以上であり、青ルートの増便を検討する。 |
| | 15人以下 | 改善 | 減便を検討対象とする 第10便、第11便が基準値以下であるルートが多く、両便の減便を検討する。 |



単位：人

| 便数 | 緑ルート (西部北循環) | 桃ルート (西部南循環) | 赤ルート (中部循環) | 青ルート (東部北循環) | 黄ルート (東部南循環) |
|-----|-----------------|-----------------|----------------|-----------------|-----------------|
| 1便 | 14.5 | 16.2 | 16.9 | 14.9 | 19.7 |
| 2便 | 17.4 | 26.2 | 15.5 | 30.9 | 27.6 |
| 3便 | 23.1 | 25.4 | 18.7 | 25.5 | 26.7 |
| 4便 | 21.1 | 21.9 | 16.7 | 28.1 | 20.2 |
| 5便 | 23.4 | 21.2 | 18.6 | 25.8 | 19.6 |
| 6便 | 19.6 | 23.1 | 15.4 | 25.4 | 21.2 |
| 7便 | 22.3 | 19.6 | 12.4 | 26.1 | 18.7 |
| 8便 | 22.8 | 20.6 | 18.5 | 29.0 | 20.0 |
| 9便 | 14.4 | 19.2 | 8.7 | 19.5 | 9.8 |
| 10便 | 10.5 | 14.0 | 8.2 | 17.9 | 6.0 |
| 11便 | 6.5 | 5.9 | 3.2 | 9.6 | 9.6 |

※緑ルート・桃ルートの各便の利用者数は、乗り越しを考慮して乗車・降車の多い方の数とした。

利用者数…向上検討対象の便(利用者27人以上)

利用者数…廃止検討対象の便(利用者15人以下)

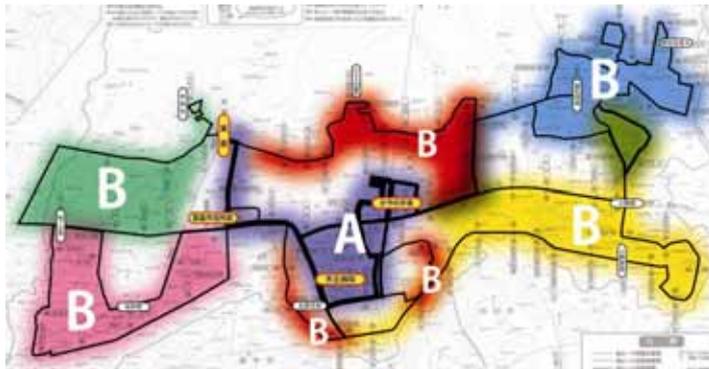
(1) 青ルートが増便の検討

見直し方針(案): 今回の見直しでは、青ルートの増便は実施しないが、他ルートを含め、中心部間の利便性の向上を検討する。

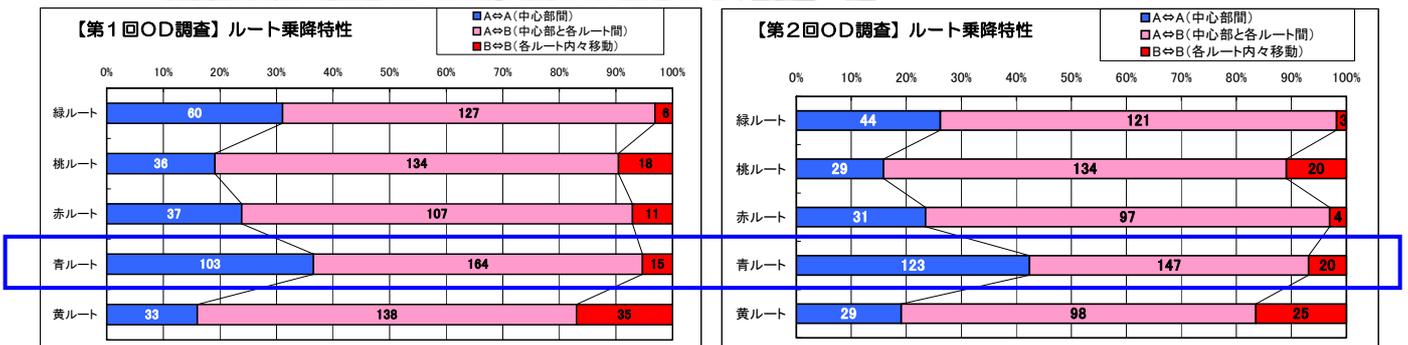
【評価】

- 青ルートは他のルートと比較して運行距離が長いため、ルート別の収支率は桃ルートや緑ルートに比べて低く、運行効率から見ると必ずしも効率的なルートではない。
- 青ルートは、中心部間の利用率（下図参照）が他のルートに比べて15%~20%も高く、これがルートの利用者数を押し上げる要因の一つになっている。一方、ルート設定の本来の目的である住宅地と中心部間の利用率は他のルートに比べると低い。中心部間の利用者は、何色のルートかは意識せずに最も便利なルートを使っていると考えられ、これらの利用者は他のルートでの代替も可能であることから、青ルートの本質的な利用者とは必ずしも言えない。
- 上記状況や土曜日、日曜日・祝日の利用状況等を考慮すると、現在の利用状況では増便による収支率の悪化が懸念されるため、増便は難しいと考えられる。
- 目標値を達成できていない現在の収支率を考慮するならば増便を行うことは難しいと考えられるが、利用者・市民アンケートや市民意見でも、全てのルートにおいて増便の要望は多く、中心部間の移動については、他ルートの見直しも含め実質的な増便および利便性の向上を検討する。

●ルート別エリア間移動の割合



※左図のとおり、箕面市内中心部をAエリア、その他の地域を各ルートのBエリアと設定し、OD調査結果から各ルート毎にエリア間の利用割合を算出した。



※青ルートで中心部間の利用が多いのは、青ルートが①箕面→②市役所→③市立病院→④かやの中央を通り、粟生団地・間谷住宅を経由し、再び④かやの中央→③市立病院→②市役所→①箕面へと、1便で中心部をわかりやすい順番で2度通ることから、中心部間の移動の利便性が高いルートであるためと考えられる。

●ルート別の収支率（9~2月合計）

| | 運行距離 (km) | 収支率 (%) | 利用者数 (人) |
|------|-----------|---------|----------|
| 桃ルート | 26987.1 | 29.0% | 27053 |
| 緑ルート | 26045.9 | 28.3% | 25559 |
| 黄ルート | 32489.5 | 24.0% | 26939 |
| 青ルート | 45231.9 | 22.6% | 35350 |
| 赤ルート | 28833.3 | 21.1% | 21015 |

※収支率の高いルート順に並びかえている。

(2) 第10便、第11便の減便の検討

見直し方針(案): 最終便を廃止する。(緑・桃・赤・青ルート:第11便、黄ルート:第10便)

【評価】

- ・ 最終便(緑・桃・赤・青ルート:第11便、黄ルート:第10便)のみが全てのルートで基準値を下回っており、10名にも満たないルートが多い。結果として、最終便の収支率が極端に低く運行効率が悪い。
- ・ 下記のとおり、遅延対策としてダイヤの見直しが必要であり、ゆとりのあるダイヤ設定となることから、1便あたりの運行時間が長くなり、最終便を廃止しても、概ね現状と同じ7時台~19時台までの運行を確保することが可能である。
- ・ 最終便のひとつ前の便(緑・桃・赤・青ルート:第10便、黄ルート:第9便)も利用者が少ないが、廃止すると運行時間帯の縮小につながる。それらの便は見直し基準を達成もしくはほぼ達成しているルートがあることや、市民アンケート調査や利用者アンケート調査では運行時間帯の拡大の要望、増便の要望が寄せられていることを考慮すると、運行開始から半年も経過していない現時点で、運行時間帯の縮小につながるサービスの見直しは利用者の利便性を大きく低下させることになり望ましくない。
- ・ 上記を踏まえ、最終便の廃止を見直し案とする。
- ・ なお、土曜日や日曜日・祝日は基準を達成していない便が増加するが、平日と休日では便数を変更するのは利用者の利便性やわかりやすさの観点から今回の見直しでは避けるのが望ましい。また、赤ルートで基準を達成していない便が多いが、増便の要望が多数寄せられている中で、特定のルートのみ便数を変更することも避けるのが望ましい。
- ・ 上記を考慮し、曜日やルートごとの減便については、ルートの見直しや利用促進の実施を踏まえた今後の利用動向や収支率を見ながら検討を行う。

【遅延解消のためのダイヤの見直し】

- ・ 遅延は、運行当初ほど発生していないが、完全には解消されていない。
- ・ 遅延の理由としては、大幅な遅延については曜日や時間帯による道路渋滞の影響、天候等の不可抗力によるものが大半を占めていると考えられるが、それらも含め遅延を少しでも解消するために、運行ダイヤの見直しが必要である。
- ・ このダイヤの見直しにより1便あたりの総所要時間が増加することから、運行時間帯を現況と同様の7時台~19時台とした場合、10便(黄ルートは9便)でサービスを行うゆとりのあるダイヤとなる。

●各便の収支率(9~2月合計)

| | 運行距離(km) | 収支率(%) | 利用者数(人) |
|------|----------|--------|---------|
| 第1便 | 12765.9 | 27.7% | 12021 |
| 第2便 | 13243.8 | 40.3% | 18119 |
| 第3便 | 15421.2 | 37.2% | 19500 |
| 第4便 | 15004.9 | 35.3% | 17979 |
| 第5便 | 15421.2 | 34.4% | 18012 |
| 第6便 | 15004.9 | 34.8% | 17755 |
| 第7便 | 15421.2 | 32.2% | 16838 |
| 第8便 | 15004.9 | 36.2% | 18470 |
| 第9便 | 15421.2 | 23.6% | 12366 |
| 第10便 | 15004.9 | 18.2% | 9288 |
| 第11便 | 12127.0 | 10.4% | 4295 |
| 最終便 | 15330.7 | 10.2% | 5300 |

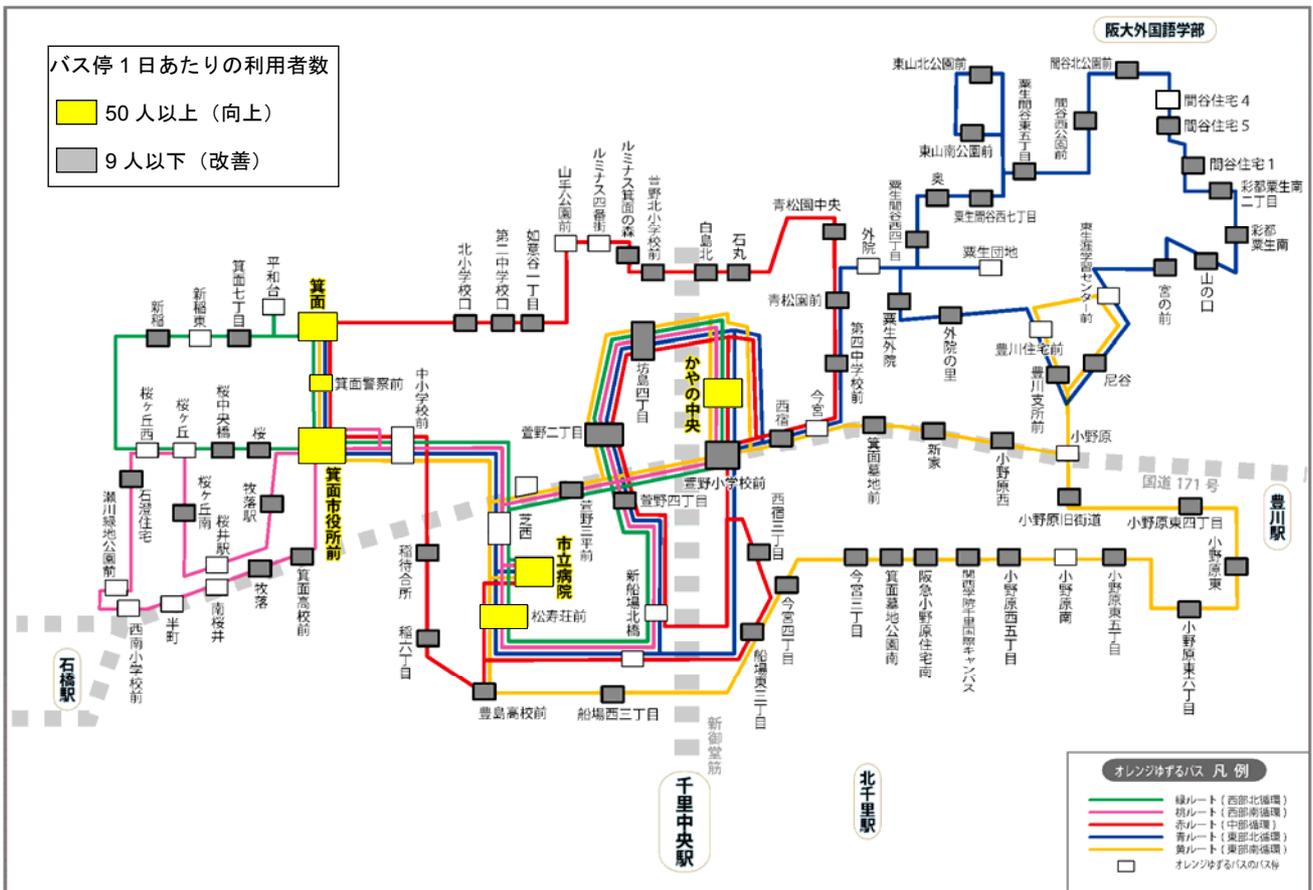
※表の最終便とは、緑・桃・赤・青ルートの第11便、黄ルートの第10便の合計値である。

2. 2 ルート・バス停の見直し

基準値達成度の評価（ルート・バス停の見直し）

| 項目 | 見直し基準値 | 方策 | 基準達成度と検討対象の設定 |
|---------------|--------|----|--|
| 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 |
| | | | 箕面、箕面警察前、箕面市役所前、市立病院、松寿荘、かやの中央の6バス停が基準値以上であり、ルートの追加・新設を検討する。 91箇所中63箇所（約7割）で基準値以下であり、関連するルート・区間の廃止等を検討する。 |

●バス停1日あたりの利用者数（全平均）



●利用者数の多いバス停（上位20バス停）

| バス停名 | 利用者数 | バス停名 | 利用者数 |
|----------|-------|---------------|------|
| 1 箕面 | 158.1 | 24 山手公園前 | 23.3 |
| 6 市立病院 | 113.9 | 78 桜ヶ丘西 | 21.1 |
| 12 かやの中央 | 98.8 | 83 桜井駅 | 19.9 |
| 3 箕面市役所前 | 84.4 | 50 東生涯学習センター前 | 17.3 |
| 7 松寿荘前 | 69.4 | 79 桜ヶ丘 | 16.5 |
| 2 箕面警察前 | 65.1 | 89 南桜井 | 12.5 |
| 4 中小学校前 | 45.1 | 88 半町 | 12.0 |
| 74 平和台 | 31.0 | 87 西南小学校前 | 11.7 |
| 8 新船場北橋 | 29.9 | 5 芝西 | 11.5 |
| 34 粟生団地 | 23.7 | 76 新橋東 | 11.3 |

50人以上(向上)

●利用者数の少ないバス停（下位20バス停）

| バス停名 | 利用者数 | バス停名 | 利用者数 |
|-------------|------|----------------|------|
| 75 箕面七丁目 | 3.1 | 40 粟生間谷東五丁目 | 2.5 |
| 59 小野原西 | 3.1 | 57 箕面墓地前 | 2.4 |
| 42 間谷北公園前 | 3.1 | 55 粟生外院 | 2.4 |
| 41 間谷西公園前 | 2.9 | 32 西宿三丁目 | 2.3 |
| 70 箕面墓地公園南 | 2.9 | 9 萱野四丁目 | 2.2 |
| 10 萱野二丁目 | 2.8 | 68 関西学院千里国際特バス | 2.1 |
| 84 桜ヶ丘南 | 2.7 | 44 間谷住宅5 | 2.0 |
| 37 粟生間谷西七丁目 | 2.6 | 48 山の口 | 1.4 |
| 28 稲待合所 | 2.6 | 36 奥 | 1.3 |
| 19 石丸 | 2.5 | 45 間谷住宅1 | 1.3 |

9人以下(改善)

※9月～2月の利用実績データより作成。全ルート・全日の一日あたり平均値。

(1) 箕面、箕面警察前、箕面市役所前、市立病院、松寿荘、かやの中央バス停でのルートの追加・新設の検討

見直し方針(案): 主要目的地であるため、ルート見直しでも可能な限り経由させる。

【評価】

- ・ 向上の見直し基準を満たしている箕面、箕面警察前、箕面市役所前、市立病院、松寿荘、かやの中央の6つのバス停は、いずれも計画時に主要な目的地として全てのルートが通過することを基本と考えた施設系のバス停[※]であり、利用者数が多いのは必然と考えられる。
- ・ ルート毎の利用者数を見ると、上記6バス停のうち、1ルートで向上の見直し基準を満たしているのは青ルートの箕面バス停のみである。これについても、OD調査結果からは、青ルートの箕面バス停利用者のうち、半数以上が中心部間の移動であることがわかっており、ルート設定の本来の目的である住宅地と中心部間の利用では基準を満たしていないと考えられる。
- ・ 上記より、向上の見直し基準からはルートの追加・新設の必要性は低いと言える。
- ・ 一方、ルート毎の課題や問題点等を踏まえたルートの見直しを考える場合、桃ルートの箕面駅アクセス要望のように、個別に上記バス停へのアクセス追加の要望も出ていることから、基本的にはルート毎の見直し検討と合わせて見直しを行うことが望ましい。

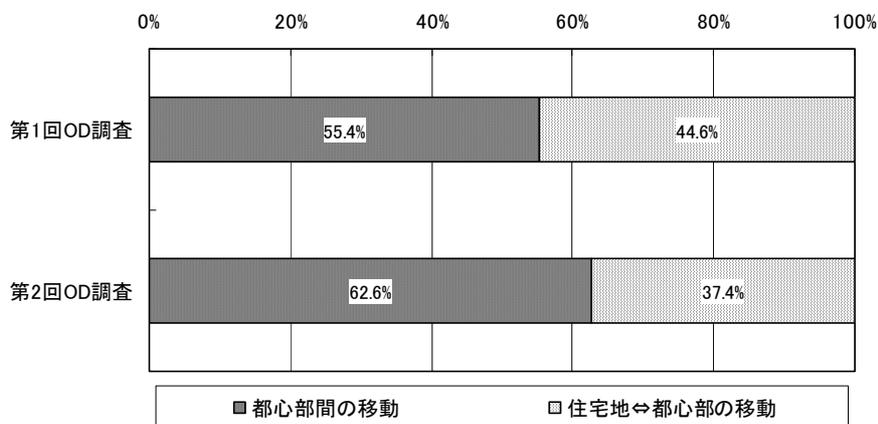
※計画時に主要な目的地として設定したバス停は、箕面、箕面市役所前、市立病院、松寿荘、かやの中央であり、箕面警察前は含まれていないが、箕面市役所～箕面駅間にある施設の利用が多いと考えられることから、箕面警察前も目的地となる施設系バス停と言える。

●ルート計で1日あたり50人以上の利用者数があるバス停のルート毎の利用者数(9月～2月)

| バス停名 | 全ルート | 緑ルート | 桃ルート | 赤ルート | 青ルート | 黄ルート |
|----------|-------|------|------|------|------|------|
| 1 箕面 | 158.1 | 30.8 | | 39.6 | 50.4 | 37.4 |
| 6 市立病院 | 113.9 | 20.8 | 23.6 | 19.4 | 31.1 | 19.0 |
| 12 かやの中央 | 98.8 | 18.6 | 22.5 | 12.5 | 28.3 | 16.9 |
| 3 箕面市役所前 | 84.4 | 17.6 | 20.9 | 10.5 | 19.8 | 15.5 |
| 7 松寿荘前 | 69.4 | 11.4 | 17.2 | 12.2 | 16.9 | 11.6 |
| 2 箕面警察前 | 65.1 | 16.9 | | 14.3 | 19.0 | 15.0 |

●青ルートの箕面バス停利用者の移動実態(OD調査結果より)

青ルートの箕面バス停利用者のうち、55%～60%は都心部間移動であり、粟生団地・間谷住宅等の住宅地と箕面バス停間の利用者は箕面バス停利用者の半数に満たないと考えられる。



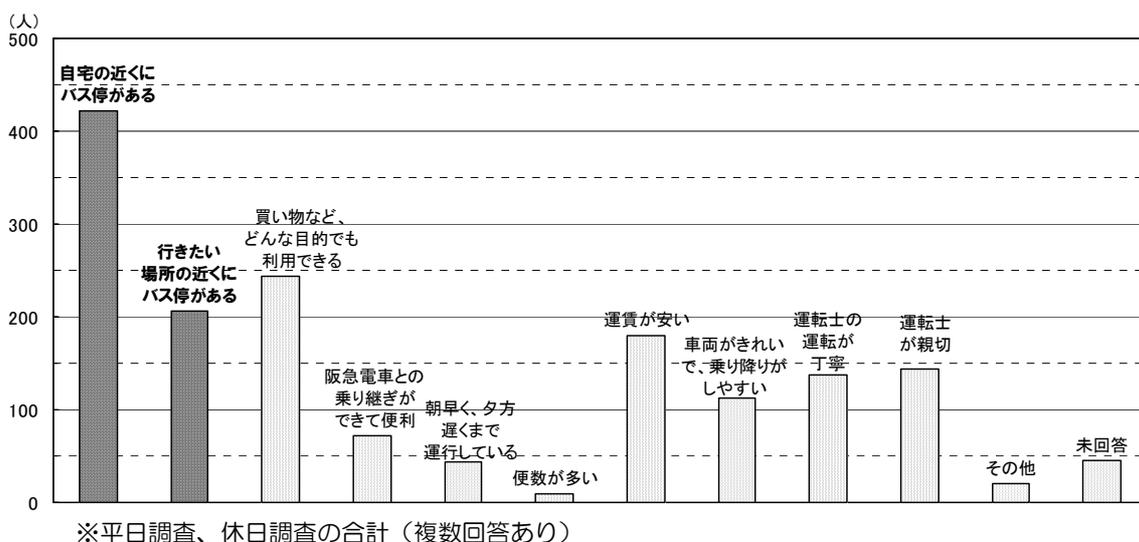
(2) 改善の基準値以下である約7割のバス停でのルート・区間の廃止等の検討

見直し方針(案): 廃止するバス停は、効率的・効果的な運行ルートに見直し場合のみの必要最小限とする。

【評価】

- 改善の見直し基準値以下のバス停は全バス停の7割を超え、全てを廃止すれば当初目的としたきめ細かなバスサービス提供は不可能となり、連携計画の基本方針に従ったオレンジゆずるバスの運行は成立しなくなる。
- 市民アンケート調査や利用者アンケート調査結果では、自宅の近くにバス停があることや目的地の近くにバス停があることを「オレンジゆずるバスの良い点」と評価する利用者が非常に多いことから、必要以上のバス停の廃止は利用者の利便性低下・不満の増加から利用者減に直結する。
- 一方、利用者アンケート調査、市民アンケート調査では見直しがやむを得ないとする第一位は「一部バス停の廃止やルートの廃止」となっており、以下のニーズを反映していると考えられる。
 - ①遅延改善
 - ②目的地までの速達性向上
- ①に関しては、前述のとおりダイヤの見直しが予定されており、改善が図られると考えられる。②についてはルート毎の課題や問題点等を踏まえたルートの見直しと合わせて検討を行う必要があり、改善の見直し基準のみでは議論ができない。
- 市民アンケート調査結果によると、定期的な利用者は市民のわずか約3%であり、不定期利用者(約18%)と合わせても、オレンジゆずるバスを一度でも利用したことのある人は約21%しかおらず、約80%の市民は非利用者である。この現状を踏まえると、運行開始から半年も経過していない現時点での大幅なサービスの変更は、利便性、わかりやすさ、慣れ等の観点から今後の利用促進に向けて大きなマイナスとなる。
- 上記より、バス停及びルート・区間の廃止については、ルート毎の課題、問題点やバス停勢圏人口等を踏まえた見直し検討を行ったのち、ルートが廃止となる区間のバス停のみ、必要最小限の廃止を行うことが望ましいと考えられる。

●オレンジゆずるバスの良い点 (利用者アンケート調査)



2.3 運賃等の見直し

検討の順序としては、2.1 及び 2.2 で検討を行った便数及びルート・バス停の見直しによる収支率の改善効果を把握の上、さらに収支率の向上が必要な場合に割引運賃の適用範囲の縮小等を検討する。

基準値達成度の評価（運賃等の見直し）

| 項目 | 見直し基準値 | 方策 | 基準達成度と検討対象の設定 |
|-----------------|--------|-----------------------------|--|
| 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 | 未達成 |
| | 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 | 阪急バス収入実績から求めた収支率は29.2%であり、基準値以下である。よって、運賃等の見直しを検討する。 |

● 収支データ（阪急バスの月額収入9～2月）

| | 経費 | 収入 | 収支率 |
|-----|------------|------------|-------|
| 9月 | 11,240,000 | 4,075,938 | 36.3% |
| 10月 | 11,240,000 | 3,393,250 | 30.2% |
| 11月 | 11,240,000 | 3,292,366 | 29.3% |
| 12月 | 11,240,000 | 2,959,407 | 26.3% |
| 1月 | 11,240,000 | 2,973,452 | 26.5% |
| 2月 | 11,240,000 | 2,968,129 | 26.4% |
| 合計 | 67,440,000 | 19,662,542 | 29.2% |

阪急バスの月額収入の合計値から算定

収支率 29.2%

● 70歳以上の高齢者の利用状況

| | OD調査 | | 利用者アンケート調査 | |
|------------|---------------------|---------------------|-------------------|--------------------|
| | 第1回(9/30) 1024人中 | 第2回(12/10) 925人中 | 平日(12/8) 422人中 | 休日(12/12) 235人中 |
| 70歳以上の利用者数 | 40.3%(413人) | 53.0%(490人) | 52.6%(222人) | 47.7%(112人) |
| 高齢者割引利用者 | - | - | 42.9%(181人) | 37.9%(89人) |

(1) 改善の基準値以下であることによる割引運賃の適用範囲の縮小等の検討

見直し方針(案): 運賃の見直しは行わない。ただし、運行サービス(ルート、便数の見直しと利用促進)により、収支率の改善を目指す。

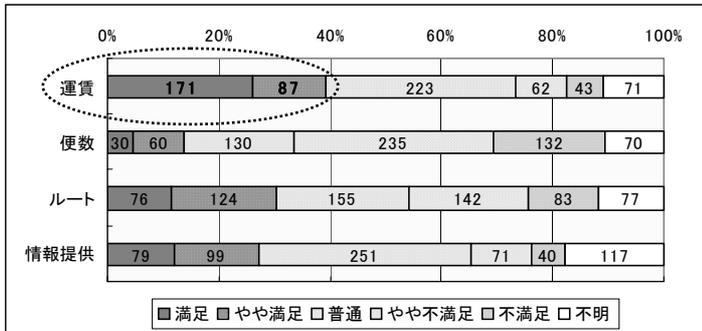
【評価】

- ・ 収支率は、改善の見直し基準である50%を満足しておらず、計画時の35%をも下回っている。
- ・ そのため、割引運賃の適用範囲の縮小について、①適用年齢の引き上げ(70歳以上→75歳以上) ②割引運賃の引き上げ(100円→150円) ③運賃割引の廃止 を次の通り検討したが、いずれも収支率は50%を達成できないため、その他の見直しと組み合わせる必要がある。
 - ①割引対象者を75歳以上に引き上げた場合の収支率の改善は+1.7%程度
 - ②割引額の変更による収支率の改善は、50円の増額の場合+3.2%程度
 - ③割引を廃止する場合は+6.4%程度
- ・ しかし、現在の割引運賃額(100円)が利用促進につながっている面もあり、利用者アンケート調査結果からも運賃の満足度が高く、見直しをやむを得ないとするサービスとしての順位も最下位と低い。
- ・ また、現在の結果が、12月～2月のバス利用者の少ない冬期を含むことから、年間を通しての検証が必要となる。
- ・ 上記のことから、今回の見直しは割引運賃の適用範囲の縮小を含めた運賃の見直しを行わず、運行サービス(ルート、便数)の見直しと利用促進により、収支率の改善に取り組むことが望ましいと考えられる。

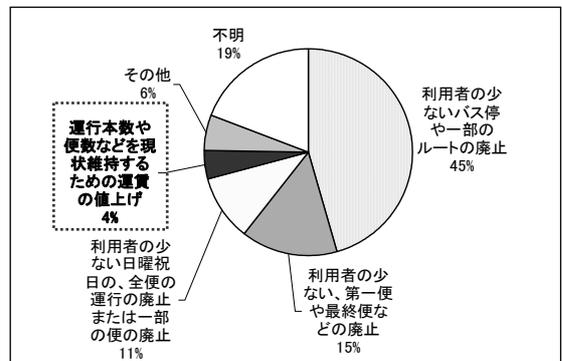
●割引運賃の対象者・割引額変更による収支率の変化

- ① 適用年齢を70歳以上から75歳以上に ⇒ 収支率 30.8% (+1.7%)
- ② 割引運賃を100円から150円に ⇒ 収支率 32.4% (+3.2%)
- ③ 運賃割引を適用しない(運賃200円に) ⇒ 収支率 35.6% (+6.4%)

●運賃の満足度の高さと見直し優先度の低さ



※利用者アンケート調査結果より
⇒各サービス項目の中で運賃の満足度が最も高い(満足とやや満足をあわせて39.3%)。
※平日調査、休日調査の合計



※利用者アンケート調査結果より
⇒見直しがやむを得ないとするサービスとしては最も優先順位が低く、わずか4%(657人中28人)。
※平日調査、休日調査の合計

<参考> 便数の見直しによる収支率の変化

| | 経費 | 概算単価 | 利用者数 | 収入概算 | 収支率 |
|----------------------|------------|--------|---------|------------|------------------|
| 9月～2月合計 | 67,440,000 | 122.76 | 160,165 | 19,662,542 | 29.2% |
| 最終便廃止による変化(利用者数変化なし) | 60,924,453 | 122.76 | 160,165 | 19,662,542 | 32.3% (+3.1%) |
| 最終便廃止による変化(利用者数減少) | 60,924,453 | 122.76 | 154,865 | 19,011,891 | 31.2% (+2.1%) |

※最終便：緑、桃、赤、青ルート⇒第11便 黄ルート⇒第10便

3. 現行の運行・サービスの問題点を踏まえた見直し方針（案）の設定

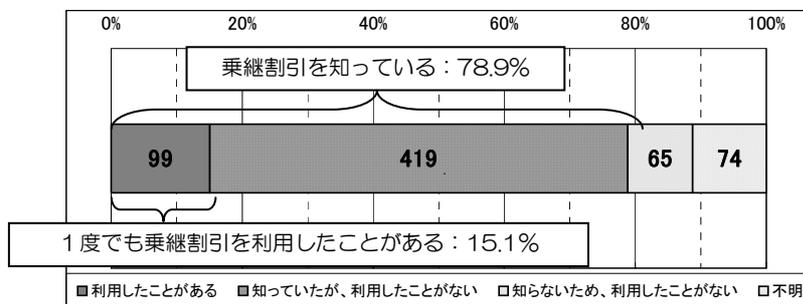
(1) 乗継割引の検討

見直し方針(案): 乗継割引は必要であるという意見が多いことから、利用促進を図りつつ継続し、さらに同じルートでも自由に乗降できる一日乗車券を導入し、それらを併用実施することで利用者が利用しやすい運賃割引サービスを検討する。

【評価】

- ・ 利用者アンケート調査では、バス利用者の80%近くが乗継割引を知っており、70%が乗継割引を必要だと感じている。
- ・ また、乗継割引を一度でも利用したことがあるバス利用者は15%程度で、一日あたりの乗継割引を利用するバス利用者は、1～3%程度と非常に少ない。
- ・ 意見・要望としては、①乗継券をもらうのに運転士に申告しなければならず、気軽にもらえるようにしてほしい。②乗継運賃を現金以外でも支払えるようにしてほしい。③複数ルートが運行している区間は、本来の主旨に反する利用がされており、不公平であり改善すべきである。④乗継割引でなく、一日乗車券の導入をしてほしい。などがある。
- ・ 一方で、現行の乗継割引は、利用方法などの詳細についてまで十分に認知されているとはいえず、また、運行開始して間もない現時点での廃止は早すぎるという意見も多い。
- ・ そのため、乗継割引は利用促進を図りつつ継続し、さらに、同じルートでも何度も乗降できる一日乗車券との併用実施を検討する。
- ・ ただし、券種の増加によって、(運転士の負担増加による)遅延の発生の原因となることも考えられるため、今後併用実施が可能であるかバス事業者と協議を進める。

●乗継割引の認知、利用実態

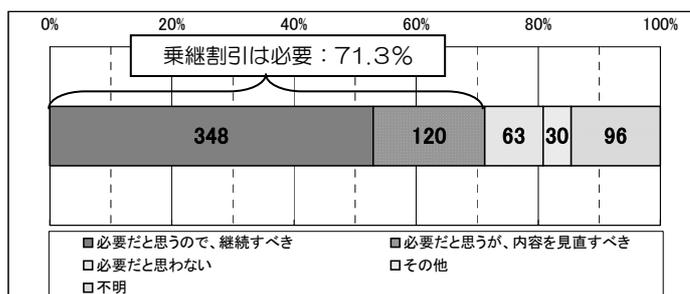


※平日調査、休日調査の合計

●乗継割引の1日の利用率（OD調査中、調査員の目視により計測）

| | 利用者数 | 1日の利用率 |
|-------|-------------|--------|
| 第1回調査 | 27人(1024人中) | 2.6% |
| 第2回調査 | 8人(925人中) | 0.86% |

●乗継割引の必要性



※平日調査、休日調査の合計

(2) アンケート調査結果、市民意見・要望を踏まえたルートの検討

見直し方針(案): ルートの見直しは、次の点を考慮して検討する。

- ① 実質的に便数を増加させるシャトル(往復)ルート
- ② 乗車時間の短縮、わかりやすいルートの設定ができる目的地となる中心部のシャトル(往復)ルート
- ③ 定刻運行の確保ができるルート
- ④ できる限り右左折やカーブしないルート

【評価】

- ・ ルートに関しては利用者、市民から多くの改善要望が寄せられており、見直し基準であるバス停1日あたりの利用者数に基づいて、ルート・バス停の検討するだけでは、それらの改善要望に応えることはできない。
- ・ アンケート調査結果、市民意見・要望では、以下のような改善要望が多くあり、それらを改善するような見直しを行うべきである。

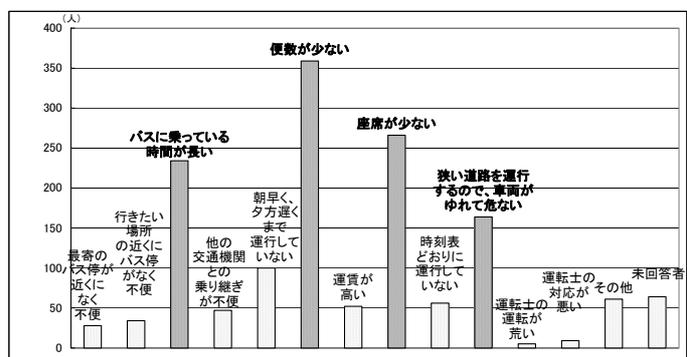
- 1) 「便数が少ない」という意見、「増便」の要望が多い。
現状の収支率を考慮すれば単純に便数を増加させることはできないが、実質的に便数を増加させることが可能なシャトル(往復)ルートの検討が必要である。
- 2) 「バスに乗っている時間が長い」という意見が多い。
住宅地における循環型の運行はやむを得ないが、目的地となる中心部を循環型で運行しているルートもあり、乗車時間が長くなっていることから、中心部はシャトル(往復)ルートの検討が必要である。
- 3) 「座席が少ない」「車両がゆれて危ない」という意見が多い。
小型バスで道路の狭い住宅地を循環するためやむを得ないことであるが、できる限り右左折やカーブしないルートの検討が必要がある。
- 4) 遅延改善に対する要望が多い。
余裕をもったダイヤ設定も必要であるが、遅延発生時、次の便に影響を与えないためにも遅延を吸収できるような、バスの停車時間を設けられるような大きなバス停をもつルート設定の検討が必要である。
- 5) 「ルートがわかりにくい」「遠回りになる」という意見が多い。
目的地となる中心部が循環型で運行しているため、わかりにくく遠回りに感じるため、中心部はシャトル(往復)ルートの検討が必要である。

●市民、利用者からのオレンジゆずるバスに対する改善要望

1) 利用者アンケートより(オレンジゆずるバスの悪い点: 平日調査・休日調査の合計。複数回答あり)

1. 便数が少ない (55% : 356人)
2. 座席が少ない (40% : 266人)
3. バス乗車時間が長い (36% : 234人)
4. 車両がゆれて危ない (25% : 164人)

※平日調査・休日調査の合計: 657人



2) 市民意見・要望(運賃に関する項目を除く)より

1. 便数が少ない (14.5% : 109件)
2. 乗っている時間が長い (6.0% : 45件)
3. 座席が少ない (5.5% : 41件)
4. 遅延が多い (5.7% : 42件)
5. ルートがわかりにくい (4.7% : 35件)

※市民意見・要望の合計: 750件