

## 議題（２）実証運行の評価について

### 1. 実証運行の状況

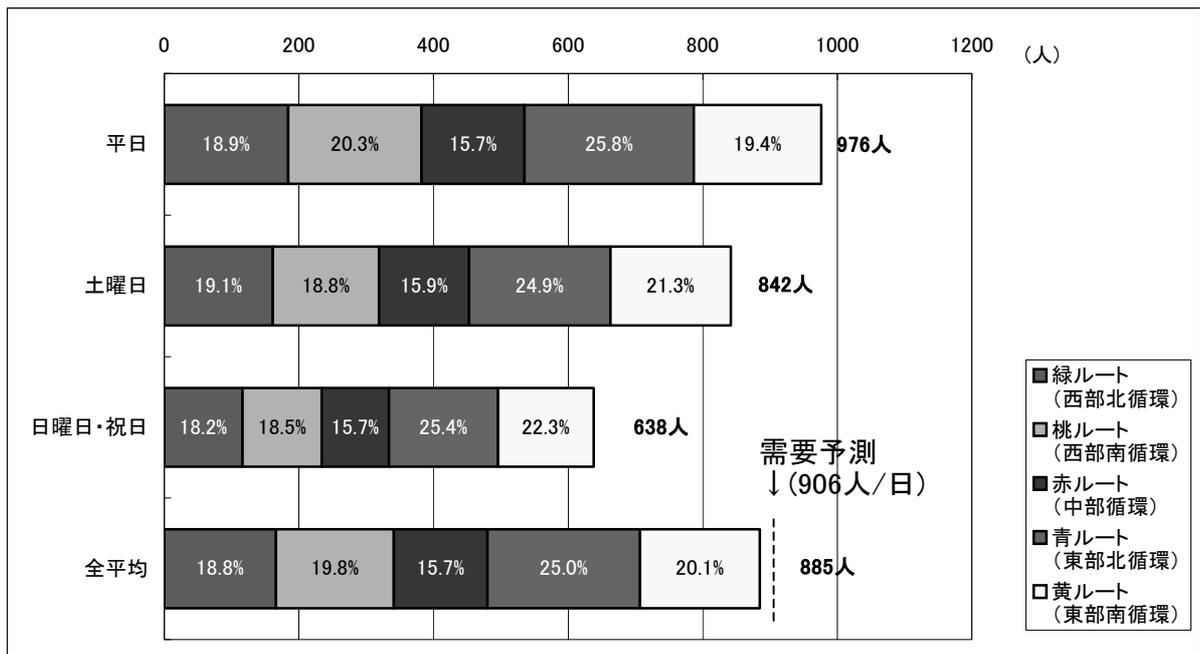
#### （１）利用者数

##### ①ルート別 1日あたりの利用者数

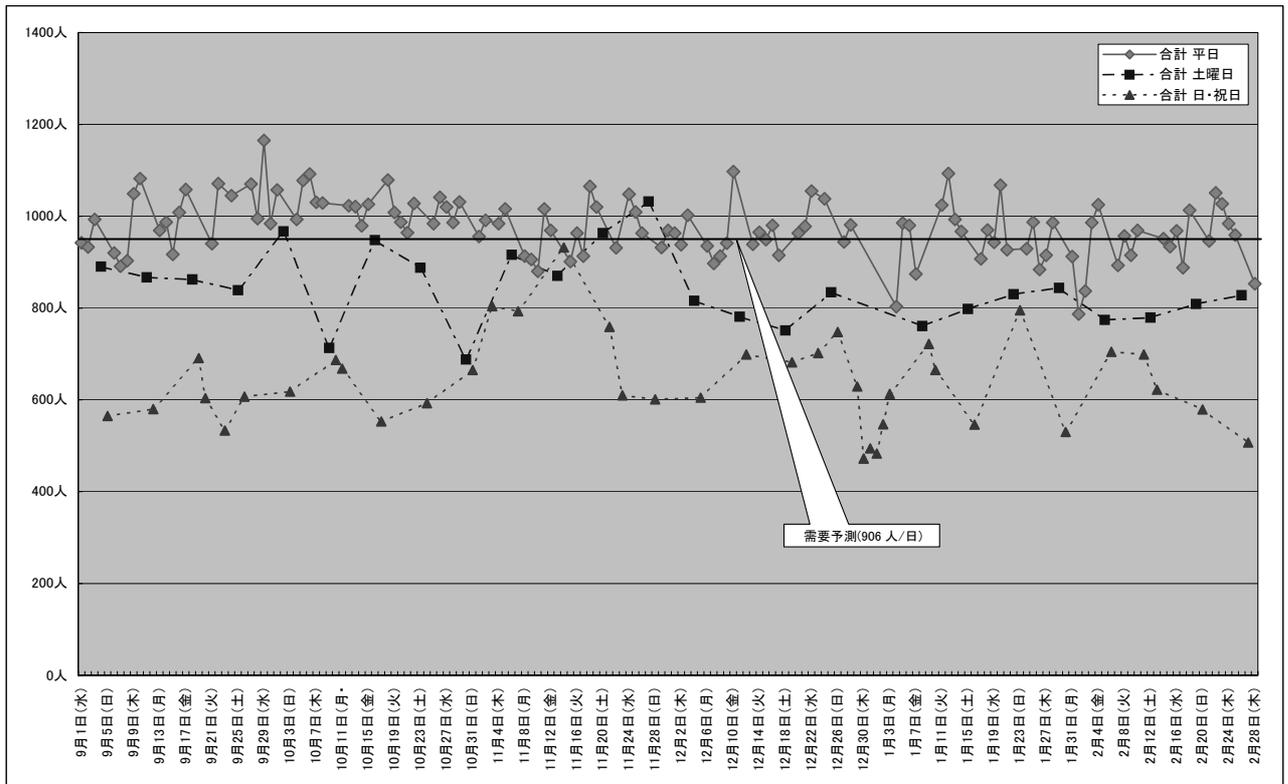
	緑ルート (西部北循環)	桃ルート (西部南循環)	赤ルート (中部循環)	青ルート (東部北循環)	黄ルート (東部南循環)	合計
平日	184	198	153	252	189	976
土曜日	161	158	134	210	179	842
日曜日・祝日	116	118	100	162	142	638
全平均	166	175	139	227	178	885

※9月1日から2月28日までの平均。

※需要予測：906人／日



## ②利用者数の推移



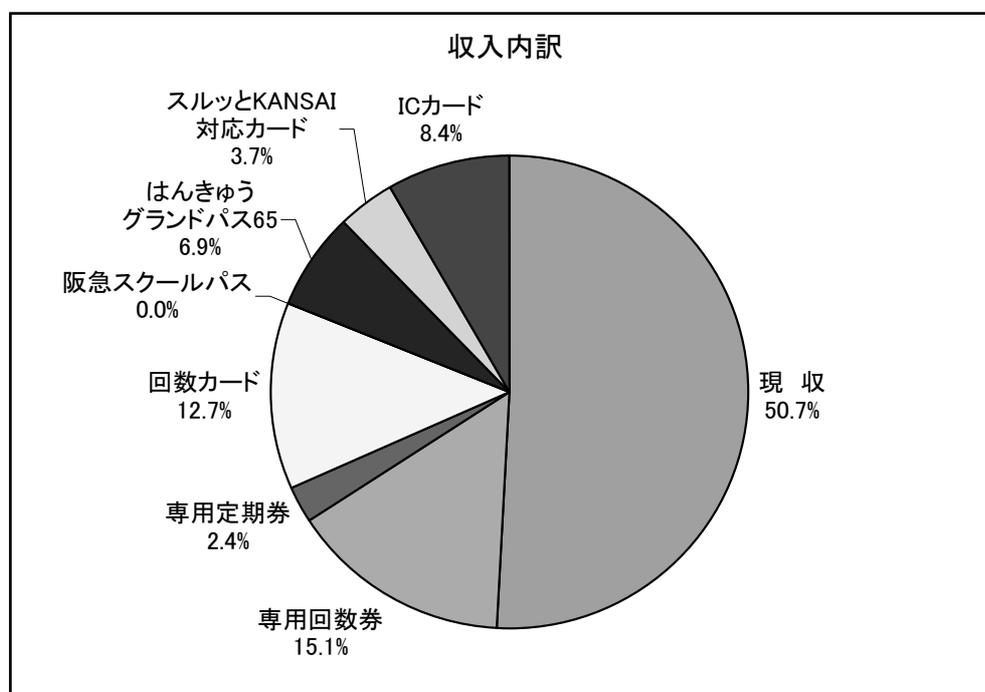
## (2) 収支

①収入：19,662千円（平成22年9月～平成23年2月分）

【収入の内訳】

単位：千円

	オレンジゆずるバス			阪急バス共用					合計
	現 収	専用回数券	専用定期券	回数カード	スクールパス	グランドパス	スルッとKANSAI	ICカード	
9月分	1,761	954	187	476	0	242	162	294	4,076
10月分	1,754	460	49	480	0	250	120	280	3,393
11月分	1,713	405	127	412	0	225	127	283	3,292
12月分	1,576	408	5	378	0	213	120	260	2,960
1月分	1,613	375	34	363	0	208	110	270	2,973
2月分	1,558	375	74	388	0	221	96	256	2,968
合計	9,975	2,977	476	2,497	0	1,359	735	1,643	19,662
割合	50.7%	15.1%	2.4%	12.7%	0.0%	6.9%	3.7%	8.4%	100%



②経費：67,440千円（平成22年9月～平成23年2月分）

③収支率：29.2%（目標値：50%以上）

### (3) 運行の状況

#### ①遅延について

運行開始後約7ヶ月が経過し、運行側、利用者側も慣れてきたこと及び府道豊中亀岡線上の歩車分離信号が一般信号に変更となり当該道路の交通渋滞が解消されたことから、運行当初ほど遅延運行は発生していない。しかしながら、青ルート（東部北）は若干（5～10分程度）の遅延が発生している。また、黄ルート（東部南）は、運行曜日にもよるが、夕方時間帯で遅延運行（20～30分程度）が発生している状況は、現在も変わっていない。

土曜日、日祝日の運行は、午前中は、ほぼ定刻運行であるが、午後に入って道路渋滞等の影響により運行開始当初と同様遅延運行が発生している。特に、桃ルート（西部南）、青ルート（東部北）、黄ルート（東部南）の遅延運行が目立っている。

#### ②臨時便について

遅延運行の対応としては、運行開始当初から予備車両を活用して恒常的に夕方時間帯に遅延運行が目立つ黄ルート（東部南）の対応を行っている。また、土曜日、日祝日は午後からは遅延運行が目立つことから、スポット的に遅延運行の対応を行っている。

また、11月中旬から12月上旬にかけての紅葉時期には箕面駅周辺が大渋滞となったことから、通常の臨時便対応の他、阪急バスで用意した予備車を投入して大幅な遅延運行の対応を行った。

#### ③その他（事故等）

事故については、2件の事故が発生しております。

①11月30日に桃ルート（西部南）桜ヶ丘西バス停で後続の一般車両が追突（相手方の前方不注意の追突事故であり、阪急バスに過失なし）

②1月10日に赤ルート（中部）かやの中央バス停手前の坊島四丁目交差点手前で後続の一般車両が追突

（相手方の前方不注意の追突事故であり、阪急バスに過失なし）

#### (4) 市民・利用者からの意見・要望と対応について

オレンジゆずるバス運行開始から数多くの問い合わせ等が寄せられている。そのうち市役所で受け付けた意見・要望とアンケート調査における自由記述意見を以下に整理する。(詳細は参考資料④参照)

##### ①市役所受付

- 期間：平成22年9月1日～3月14日
- 提出件数：155件  
(うち電話：89件、来庁：33件、WEB：33件)
- 意見・要望総数：計214件

##### ②アンケート調査自由記述

###### (1) 市民アンケート

- 自由記述のあったもの：477票
- 意見・要望総数：計352件

###### (2) バス利用者アンケート

- 自由記述のあったもの：354票
- 意見・要望総数：計238件

##### ③主な意見・要望と件数

種別	件数	主な意見・要望
運行ルート	231件	<ul style="list-style-type: none"><li>・逆まわりも運行してほしい(11件)</li><li>・桃ルートも箕面駅まで行ってほしい。(13件)</li><li>・青ルートの箕面方面行きで、粟生団地を經由してほしい。(11件)</li><li>・松寿荘に乗り入れてほしい。(7件)</li><li>・市立病院の中までバスが入ってくれるのは非常に助かっている。(4件)</li><li>・ルートが便利になった。(43件)</li><li>・ルートが不便になった、わかりにくい。(35件)</li><li>・あちこち回りすぎて時間がかかりすぎる。(41件)</li><li>・市外にアクセスしてほしい(千里中央、北千里等)(37件)</li></ul>

バス停	67件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・Mバス運行時にあった被昇天学院前のバス停が廃止されたので困っており、復活させてほしい。(5件)</li> <li>・バス停がわかりにくい。(10件)</li> <li>・バス停をもっと増やしてほしい。(5件)</li> <li>・椅子や屋根のないバス停は長時間待つには不向きであるため改善してほしい。(12件)</li> </ul>
運行内容	59件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・もっと人数の多く乗れる車両／座席の多い車両にしてほしい。(40件)</li> <li>・阪急バス、阪急電車ともっと連携すべき。(14件)</li> </ul>
ダイヤ	193件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・遅延が激しいので時刻表通りに運行してほしい。(35件)</li> <li>・定刻どおり運行できるダイヤとすべき。無理なダイヤ設定で待たされるより便数が少ない方がまし。(7件)</li> <li>・便数を増やしてほしい。1時間に1本では少なすぎる。(105件)</li> <li>・赤ルート2時間に1本は少なすぎる。(4件)</li> <li>・運行時間を拡大してほしい(早朝・深夜)(13件)</li> </ul>
利用促進	63件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス(車両)の入口と正面に何色のルートかを表示してほしい。(12件)</li> <li>・PRが不足している。もっと積極的にPRすべき。(21件)</li> <li>・ミニカーなどのオレンジゆずるバスのグッズを販売してほしい。(10件)</li> </ul>
騒音	4件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市立病院から中央線への坂道でブレーキ音等があり、早急に改善してほしい。(4件)</li> </ul>
その他	175件	<ul style="list-style-type: none"> <li>・運賃200円は高い。一般で150円か100円、もしくは無料にしてほしい。(54件)</li> <li>・バスデザインが良い、かわいい、目立つ。(50件)</li> <li>・運賃が安い／妥当である。(6件)</li> <li>・乗継料金が低い。(9件)</li> <li>・一日乗車券を販売してほしい(6件)</li> </ul>

## 2. 実証運行の評価

### (1) 評価指標による評価

連携計画において、評価・見直しを行う際に、客観的な検証を可能とするために設定した評価指標（認知率・利用率・収支率）とその目標値により実証運行を評価する。（参考資料⑤参照）

#### ①認知率

目標値	目標達成度		評価
1年目 : 50%以上	運賃	79%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ルート・行き先以外は1年目の目標値50%を達成できている。</li> <li>・運賃と誰でも、どんな目的でも利用できることは3年目以降の目標値80%をほぼ達成できている。</li> <li>・今後の情報提供はルート・行き先を重点的に行う必要がある。</li> </ul>
	最寄のバス停	69%	
3年目以降 : 80%以上	ルート・行き先	46%	
	誰でも、どんな目的でも乗れる	80%	

※市民アンケート結果より

#### ②利用率

目標値	目標達成度	評価
40%以上	<p>21%</p> <p>(定期利用者 3% 不定期利用者 18%)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値40%を達成できていない。</li> <li>・利用率の調査は、運行開始後4ヶ月の状況（平成22年12月時点）であることから、今後も利用率は増加すると考えられる。</li> <li>・利用者だけではなく、非利用者の利用促進に取り組む必要がある。</li> </ul>

※市民アンケート結果より

#### ③収支率

目標値	目標達成度	評価
50%以上	29.2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・目標値50%を達成できていない。</li> <li>・当初の計画の予測値35%を下回っている。</li> <li>・1年を通して長期間で評価するべき。</li> <li>・3年後には50%を達成するように、効率的・効果的な運行内容の見直しに取り組む必要がある。</li> </ul>

※阪急バスによる収支データより

## (2) その他の評価

### ①オレンジゆずるバスの満足度

項目	満足度	評価
運行全体	52.6%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ほぼ過半数の市民が普通、やや満足、満足となっている。</li> <li>・今後の対応としては、ルートと便数についての見直しが重要であると考えられる。</li> </ul>
運賃	53.0%	
ルート	42.7%	
便数	39.7%	
情報提供	62.1%	

※市民アンケート結果より

### ②オレンジゆずるバスの必要性

項目	割合	評価
必要	56.1%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・オレンジゆずるバスの必要性について、市民全体が高い認識を持っていると考えられる。</li> </ul>
必要ではない	7.8%	

※市民アンケート結果より

### ③市民の生活の変化

項目	割合	評価
積極的に外出するようになった	20.2%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者のおよそ2～3割が外出機会の増加と買物や公共施設利用の利便性が高まり、生活の質が向上したといえる。</li> <li>・利用者の消費活動が、新たに教養や娯楽、買い物に出るようになった利用者の消費活動の増加だと考えれば、オレンジゆずるバスによる市内の経済効果として評価できる。</li> </ul>
市内の商店に買い物に行きやすくなった	27.5%	
市内の公共施設に行きやすくなった	21.8%	
自家用車を運転する回数が減った	9.9%	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス利用者のおよそ2割が自家用車からオレンジゆずるバスへの転換が図れたといえる。</li> <li>・自家用車からオレンジゆずるバスへの転換することで、CO<sub>2</sub>排出量の削減効果として評価できる。</li> </ul>
自家用車で送迎してもらう回数が減った	10.7%	

※バス利用者アンケート結果より