

説明会資料

説明会資料

説明会開催の案内	
● オレンジゆずるバスの運行見直し（素案）について	1
当日配布（出席者用）	
● オレンジゆずるバスの運行見直し（素案）の説明会（スライド）.....	3
● 運行見直し（素案）（図面）	15
● アンケート調査票	18

オレンジゆずるバスの運行見直し(素案)について 説明会の開催・市民意見の募集をします

オレンジゆずるバスは、昨年9月から約3年間の実証運行(実験的な運行開)を開始し、運行期間中に毎年度運行内容を見直し、利便性、採算性を向上させ、平成25年度からの本格運行を目指しています。

オレンジゆずるバスは、運行開始から、1日あたり885人(需要予測906人/日)が利用しています。より便利なバスにするため、昨年11月以降、市民、商業者、交通事業者、行政機関など、幅広い関係者で構成する総勢71人の協議会・分科会において、ワークショップや会議を8回開催するなど活発な議論を積み重ねて、現在の運行状況を評価するとともに、市民のみなさんからの意見などをもとに、9月からの運行見直し(素案)を作成しました。

この、運行見直し(素案)について、市民のみなさんが利用しやすく、より利便性の高いバスとして運行していくため、みなさんのご意見をいただき、さらに検討を進めるために、説明会を開催するとともに、市民意見の募集をします。

1. 説明会の開催

月	日	曜日	時間		会場	最寄りバス停名称 各ルートの便と到着時間
5	11	水	午後	3:30~5:00	みのお市民活動センター (手話通訳・要約筆記)	かやの中央 緑7便 15:02 着 桃7便 14:50 着 赤右6便 14:36 着 赤左7便 15:20 着 青7便 15:07 着 黄左6便 15:11 着
	12	木	午前	10:00~11:30	スノーピーク箕面 自然館	阪急バス箕面森町線中止々呂美 箕面森町近隣公園前行き 9:43 着 千里中央行き 9:38 着
	13	金	午前	10:00~11:30	東生涯学習センター	東生涯学習センター前 青2便 9:56 着 黄左2便 9:27 着
午後			1:30~3:00	箕面文化・交流センター	箕面 緑5便 12:57 着 赤左5便 13:25 着 青4便 12:57 着 黄左4便 12:41 着	

ご都合の良い会場にご来場ください。また、車での来場はご遠慮ください。

オレンジゆずるバスの 運行見直し(素案)の説明会



平成23年5月

箕面市地域公共交通活性化協議会

1

目次

1. オレンジゆずるバスの実証運行
2. 実証運行の状況
3. 実証運行の評価
4. 市民、利用者からの意見・要望
5. 見直し方針
6. 見直し(素案)
7. 今後の進め方

2

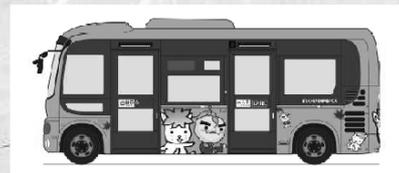
1. オレンジゆずるバスの実証運行

(1) オレンジゆずるバスとは

○箕面市内を運行するバスに対する市民満足度は低く、今後、高齢化の進展により自家用車の運転を控える市民が増えることや、環境負荷の軽減を図っていく上で、バスによる市民移動の促進はますます重要になります。

○そのため、バスによる市民移動の利便性向上を目指し、買い物、通学、通勤、通院、お出かけなど、誰もが気軽に乗れる「オレンジゆずるバス」を今年の9月1日から実証運行(実験的な運行)を開始しました。

○実証運行期間中は、毎年度、運行内容の見直しを行い、「市民に愛され使いたくなるバス」として本格運行を目指しています。

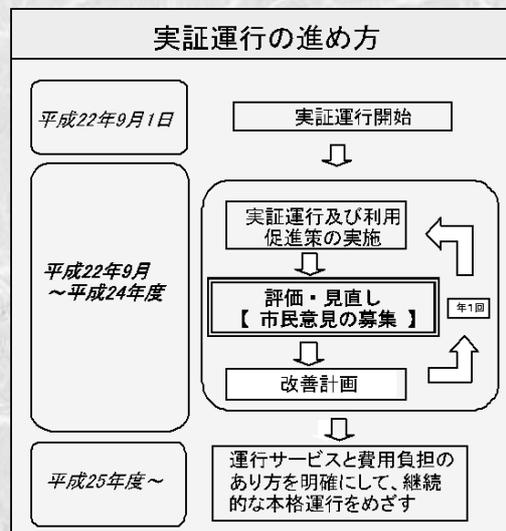


3

1. オレンジゆずるバスの実証運行

(2) 市民協働による見直し(素案)の作成

今年の11月以降、市民、商業者、交通事業者、行政機関など、幅広い関係者で構成する総勢71人の協議会・分科会においてワークショップや会議を8回開催するなど活発な議論を積み重ねて、現在の運行状況を評価するとともに、アンケート調査や市民のみなさんからの意見などをもとに、運行見直し(素案)を作成しました。



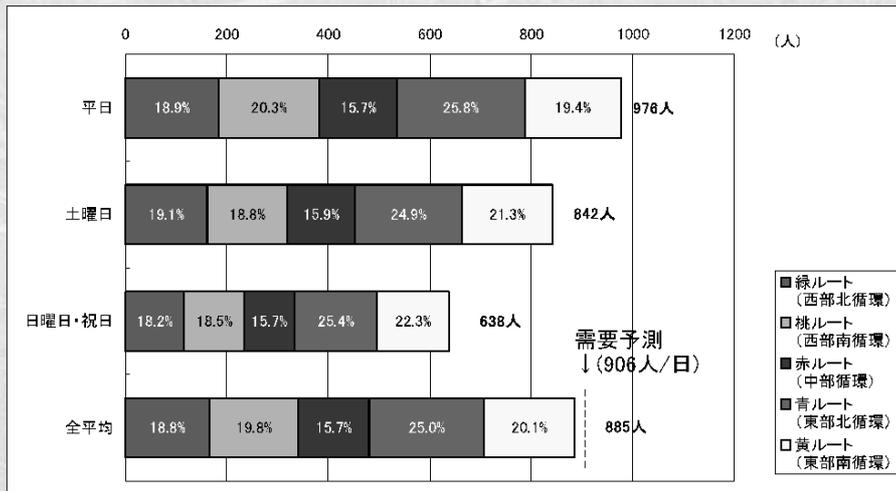
4

2. 実証運行の状況

■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



5

2. 実証運行の状況

②ルート別バス1便あたりの利用者数

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	11.8	12.4	13.7	12.0	16.6
2便	14.8	21.0	13.1	26.3	25.0
3便	20.8	19.0	16.9	22.7	25.2
4便	19.0	19.7	15.9	25.0	19.8
5便	21.0	19.2	16.9	23.2	19.3
6便	19.1	20.9	14.3	23.2	20.5
7便	20.1	17.8	11.7	24.3	19.1
8便	20.6	19.6	17.5	26.5	17.8
9便	14.3	17.7	8.3	19.1	8.9
10便	9.4	13.1	7.3	15.9	5.6
11便	5.9	5.6	3.3	9.0	

6

3. 実証運行の評価

(1) 評価指標による評価

① 認知率

目標値	現状の値		評価・見直し
1年目 :50%以上 3年目以降 :80%以上	運賃	79%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 3年後には、80%を達成するように、ルート・行き先などが分かりやすい運行内容の見直しを行う。
	最寄のバス停	69%	
	ルート・行き先	46%	
	誰でも、どんな目的でも乗れる	80%	

② 利用率

目標値	現状の値	評価・見直し
40%以上	21%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。 ・ 3年後には、40%を達成するように積極的な利用促進に取り組む。

③ 収支率

目標値	現状の値	評価・見直し
50%以上	29.2%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 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。

7

3. 実証運行の評価

(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	64.5%	<ul style="list-style-type: none"> ・ 運行全体では6割以上の市民が満足、やや満足、普通となっている。 ・ 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。
運賃	63.5%	
ルート	51.6%	
便数	48.4%	
情報提供	74.9%	

② オレンジゆずるバスの必要性

項目	割合	評価
必要	57.6%	<ul style="list-style-type: none"> ・ オレンジゆずるバスについては、6割近い市民が必要としている。
必要ではない	8.0%	

8

3. 実証運行の評価

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	21.9%	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・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。
市内の商店に買い物に行きやすくなった	29.8%	
市内の公共施設に行きやすくなった	23.5%	
自家用車を運転する回数が減った	10.7%	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・自家用車からオレンジゆずるバスへの転換することで、CO₂排出量の削減効果として評価できる。
自家用車で送迎してもらう回数が減った	11.5%	

9

4. 市民、利用者からの意見・要望

種別	主な意見・要望
運行ルート	<ul style="list-style-type: none"> ・逆まわりも運行してほしい。 ・桃ルートも箕面駅まで行ってほしい。 ・青ルートの箕面方面行きで、栗生団地を経由してほしい。 ・あちこち回りすぎて時間がかかりすぎる。
バス停	<ul style="list-style-type: none"> ・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。 ・バス停をもっと増やしてほしい。
運行内容	<ul style="list-style-type: none"> ・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。
ダイヤ	<ul style="list-style-type: none"> ・遅延が激しいので時刻表通りに運行してほしい。 ・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。 ・便数を増やしてほしい。1時間に1本では少なすぎる。
その他	<ul style="list-style-type: none"> ・一日乗車券を販売してほしい。

10

5. 見直し方針

(1) 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

11

5. 見直し方針

(2) 見直し基準を踏まえた見直し方針

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	①青ルートの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	②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。

評価

- ①青ルートは、中心部間の利用率が他のルートに比べて15～20%も高く、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。
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。
- ②最終便の収支率が極端に低く運行効率が悪い。
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。

見直し方針

- ①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。
- ②5月のダイヤ改正で対応済み。

12

5. 見直し方針

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	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。
	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	②91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。

評価

- ①1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が、これについても、半数以上が中心部間の移動であり、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。各ルートの見直しは、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。
- ②改善の見直し基準値以下のバス停は全バスの7割を超え、全て廃止すれば、連携計画の基本方針に従ったバス運行は成立しなくなる。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。

見直し方針

- ①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。
- ②廃止するバス停は、効率的・効果的な運行ルートに見直す場合のみの必要最小限とする。¹³

5. 見直し方針

③運賃等の見直し

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	

評価

- ①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。割引運賃の適用範囲を縮小しても収支率は50%を達成できない。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る。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。

見直し方針

- ①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。

5. 見直し方針

(3) 現行の運行・サービスの問題点を踏まえた見直し方針

① 乗継割引の検討

評価

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。
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。
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。



見直し方針

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。

15

5. 見直し方針

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

評価

「便数が少ない」という意見、「増便」の要望が多い。
「バスに乗っている時間が長い」という意見が多い。
「座席が少ない」「車両がゆれて危ない」という意見が多い。
遅延改善に対する要望が多い。
「ルートがわかりにくい」「遠回りになる」という意見が多い。



見直し方針

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

16

6. 見直し(素案)

■見直しの概要

①運賃

運賃は現状と同じです。また、一日乗車券の導入を検討します。

一般	200円(乗継運賃100円)
小児	100円(乗継運賃50円)
70歳以上の高齢者	高齢者運賃割引証または 障害者手帳の呈示が必要です。
障害者	

②運行時間

概ね7時台から19時台で、現状と同じです。

③便数

概ね1時間1便(1日10便程度)で、現状と同じです。

なお、ルートによっては、目的地への便数が5便から10便に増加します。

17

6. 見直し(素案)

④運行ルート

【現在ルート】

○緑(西部北)、桃(西部南)、赤(中部)、青(東部北)、黄(東部南)の5ルートで運行しています。

【見直し(素案)のルート】

○東部は3地域に分ける、中部は目的地に直行させる、西部は箕面駅を經由など効果的により細かく地域を運行するとともに、各地域から必ず、箕面、箕面市役所前、市立病院、かやの中央を經由します。

○ルートは、緑と青ルートを合体させた北ルート、赤と豊川周辺地区を合体させた中ルート、桃と黄ルートを合体させた南ルートの3ルートにそれぞれ集約します。

○実質的には6ルートですが、合体することで各ルートとも2台のバスを使用し双方向に運行するため、乗車時間を短縮するなど、よりサービスを充実させた運行となります。

18

6. 見直し(素案)

■見直しの概要

①運賃

運賃は現状と同じです。また、一日乗車券の導入を検討します。

一般	200円(乗継運賃100円)
小児	100円(乗継運賃50円)
70歳以上の高齢者	高齢者運賃割引証または 障害者手帳の呈示が必要です。
障害者	

②運行時間

概ね7時台から19時台で、現状と同じです。

③便数

概ね1時間1便(1日10便程度)で、現状と同じです。

なお、ルートによっては、目的地への便数が5便から10便に増加します。

17

6. 見直し(素案)

④運行ルート

【現在ルート】

○緑(西部北)、桃(西部南)、赤(中部)、青(東部北)、黄(東部南)の5ルートで運行しています。

【見直し(素案)のルート】

○東部は3地域に分ける、中部は目的地に直行させる、西部は箕面駅を經由など効果的により細かく地域を運行するとともに、各地域から必ず、箕面、箕面市役所前、市立病院、かやの中央を經由します。

○ルートは、緑と青ルートを合体させた北ルート、赤と豊川周辺地区を合体させた中ルート、桃と黄ルートを合体させた南ルートの3ルートにそれぞれ集約します。

○実質的には6ルートですが、合体することで各ルートとも2台のバスを使用し双方向に運行するため、乗車時間を短縮するなど、よりサービスを充実させた運行となります。

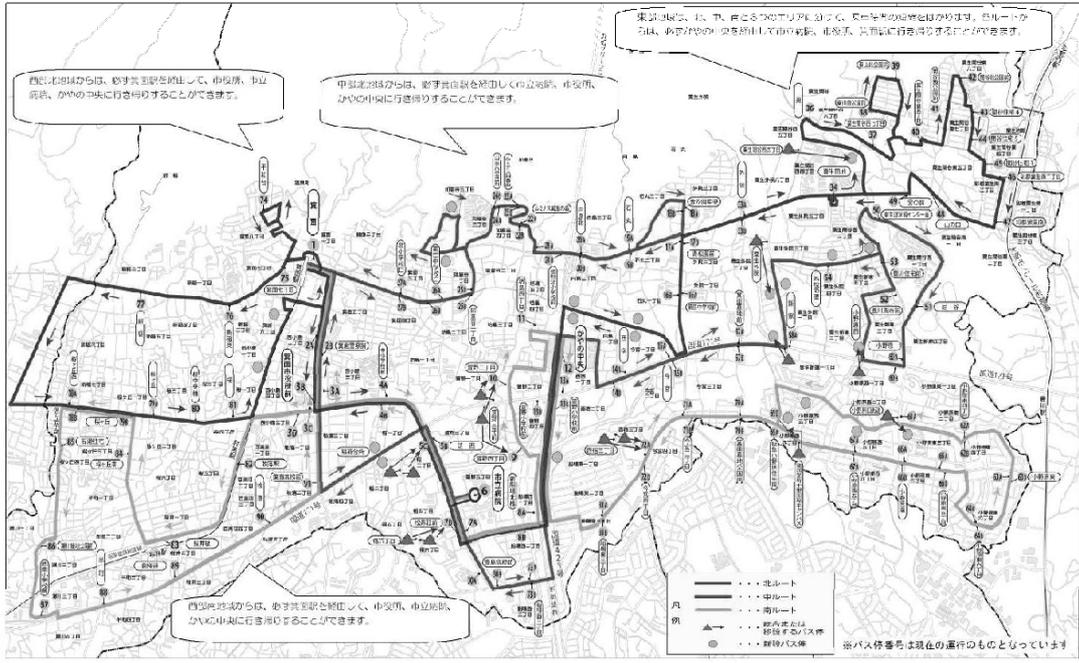
18

6. 見直し(素案)

運行見直し(素案)

運行ルート(全体)

	見直しルートにおける運行			便数	一日の運行距離
	一日の運行距離	一日の運行時間	運行方向		
北ルート (緑・青1合体ルート)	28.1km	120分	西部北:左まわり 東部北:右まわり	10便	273.6km
中ルート (赤・青2合体ルート)	29.2km	113分	中部:シヤトル 東部中:右まわり	10便	271.0km
南ルート (桃・黄合体ルート)	30.9km	124分	西部南:左まわり 東部南:右まわり	10便	300.5km
計	-	-	-	30便	845.6km



19

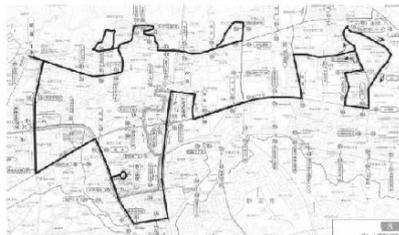
6. 見直し(素案)

見直し(素案)

●北ルート
(緑・青1合体ルート)



●中ルート
(赤・青2合体ルート)



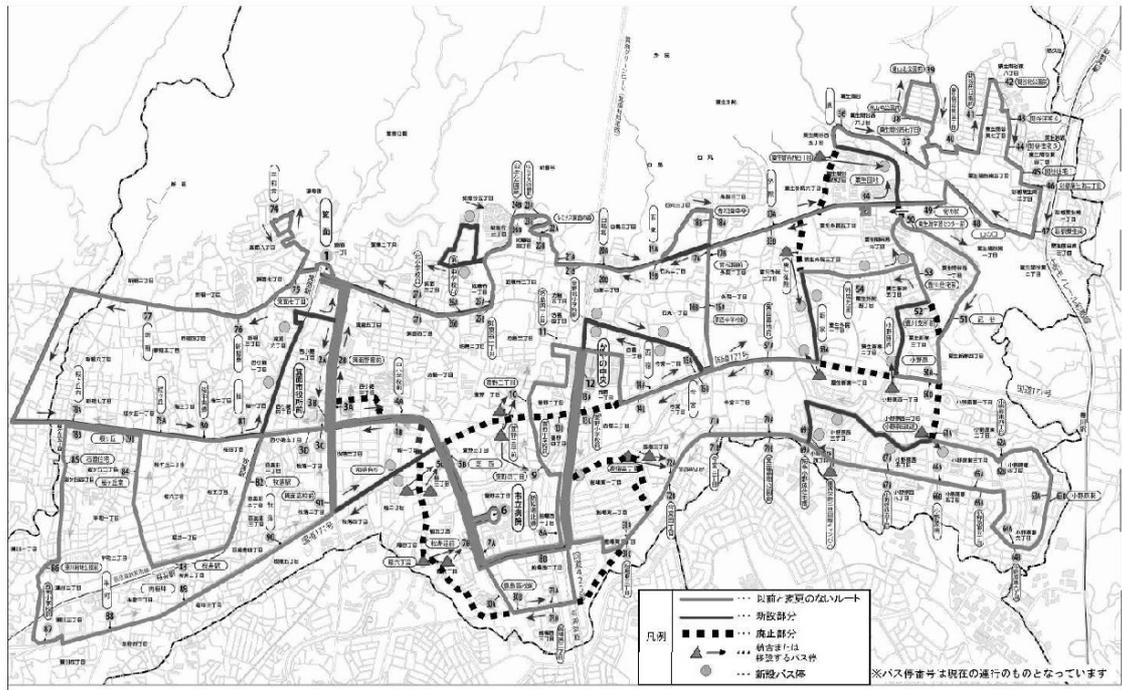
●南ルート
(桃・黄合体ルート)



20

6. 見直し(素案)

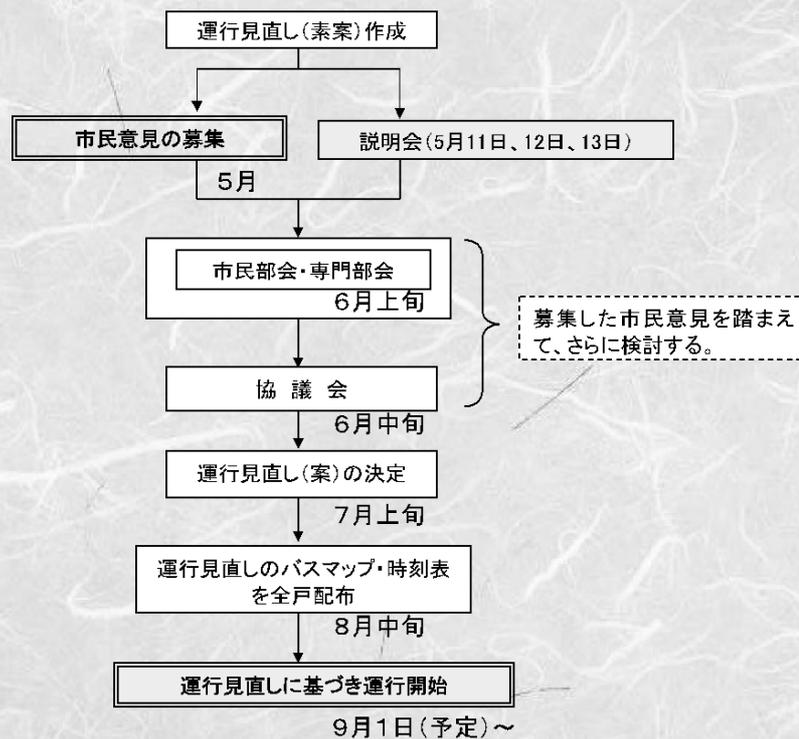
新旧ルート比較
運行ルート(全体)



21

7. 今後の進め方

募集した市民意見を踏まえ、さらに検討を加えて、運行見直し(案)を決定したうえで、9月1日(予定)から見直した運行内容に基づき運行を開始する予定です。



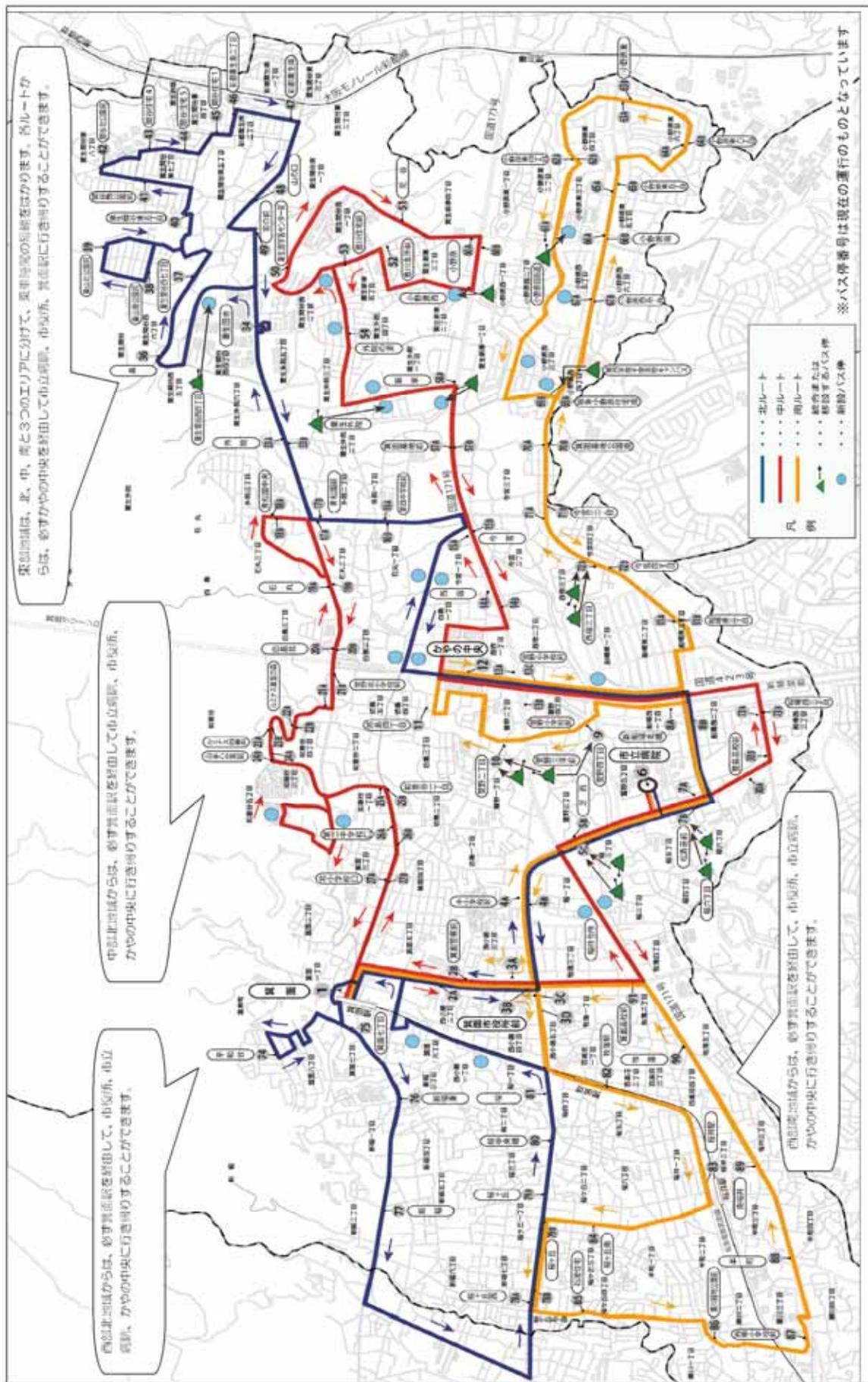
22

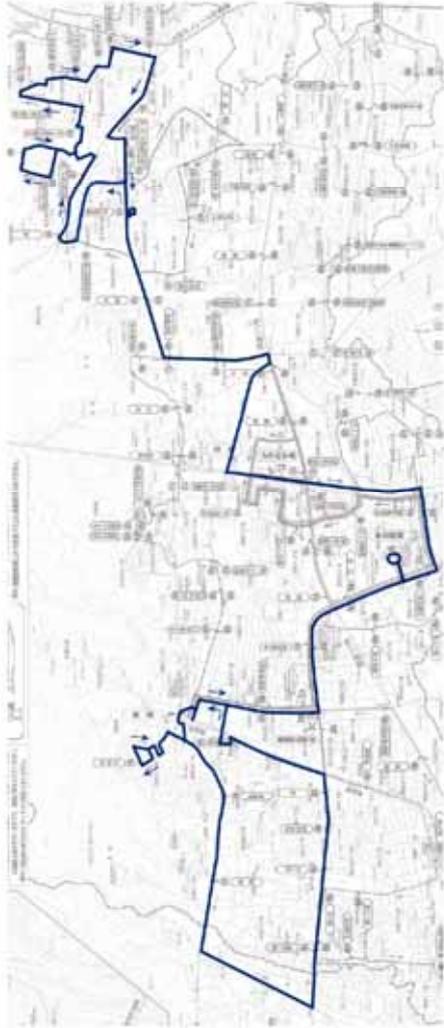
運行見直し(素案)(図面)

運行見直し(素案)

運行ルート(全体)

夏直しルートにおける運行				
一周の運行距離	一周の運行時間	高環方向	便数	一日の運行距離
北ルート (緑・青1合体ルート)	28.1km	西部北:左まわり 東部北:右まわり	10便	273.5km
中ルート	29.2km	中部:シャトル	10便	271.0km
南ルート (赤・青2合体ルート)	30.9km	西部南:左まわり 東部南:右まわり	10便	300.5km
計	-	-	30便	845.0km

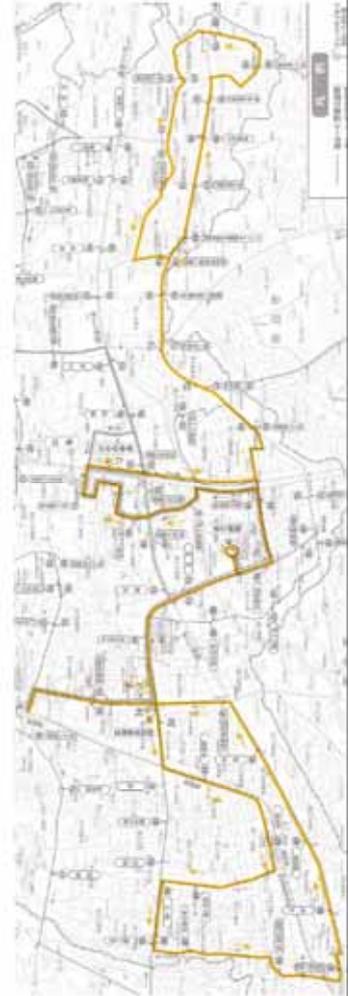




●北ルート
(緑、青1合体ルート)



●中ルート
(赤、青2合体ルート)

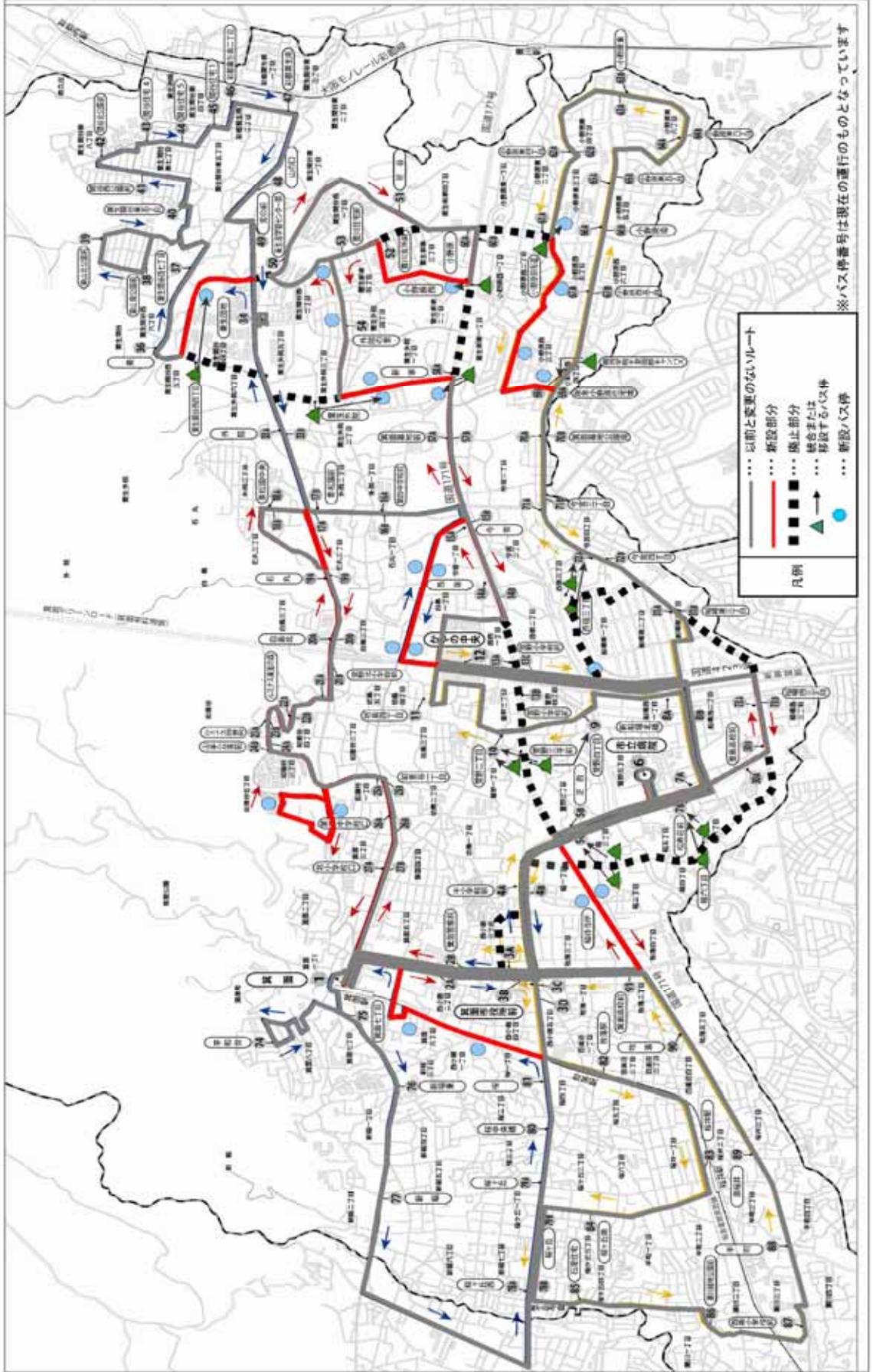


●南ルート
(桃、黄合体ルート)

見直し (素案)

新旧ルート比較

運行ルート(全体)



オレンジゆずるバスの運行見直し素案説明会に関するアンケート

本日のオレンジゆずるバス運行見直し素案に関する説明会について、みなさまのご意見をお伺いしたいので、アンケートにご協力をお願いします。

※該当する数字に○印、()内は具体的にご記入ください。

Q1 あなたの性別と年齢についてお尋ねします。

1 男性()歳代 2 女性 ()歳代

Q2 あなたのお住まいの地区についてお尋ねします。

1 箕面市() 例:(粟生間谷東) 2 その他()

Q3 あなたの職業についてお尋ねします。

1 会社員・公務員 2 自営業 3 パート・アルバイト・派遣
4 学生 5 家事専業 6 無職 7 その他()

Q4 今日の説明会で見直し素案について理解できましたか。

1 よく理解できた
2 普通
3 よく理解できなかった
どこがわからなかったですか()

Q5 オレンジゆずるバスの利用について

- 1 定期的に利用している
 - a. 週に3回以上
 - b. 週に1～2回
 - c. 月に1～2回
- 2 ときどき利用している
これまで()回 (数字をご記入ください。)
- 3 利用したことがない

Q6 オレンジゆずるバスの満足度について

- 1 満足
- 2 やや満足
- 3 普通
- 4 やや不満
- 5 不満

Q7 オレンジゆずるバスは市民生活にとって必要な交通機関だと思いますか

- 1 必要だと思う
- 2 必要だと思わない
- 3 どちらとも言えない・わからない

ご協力ありがとうございました