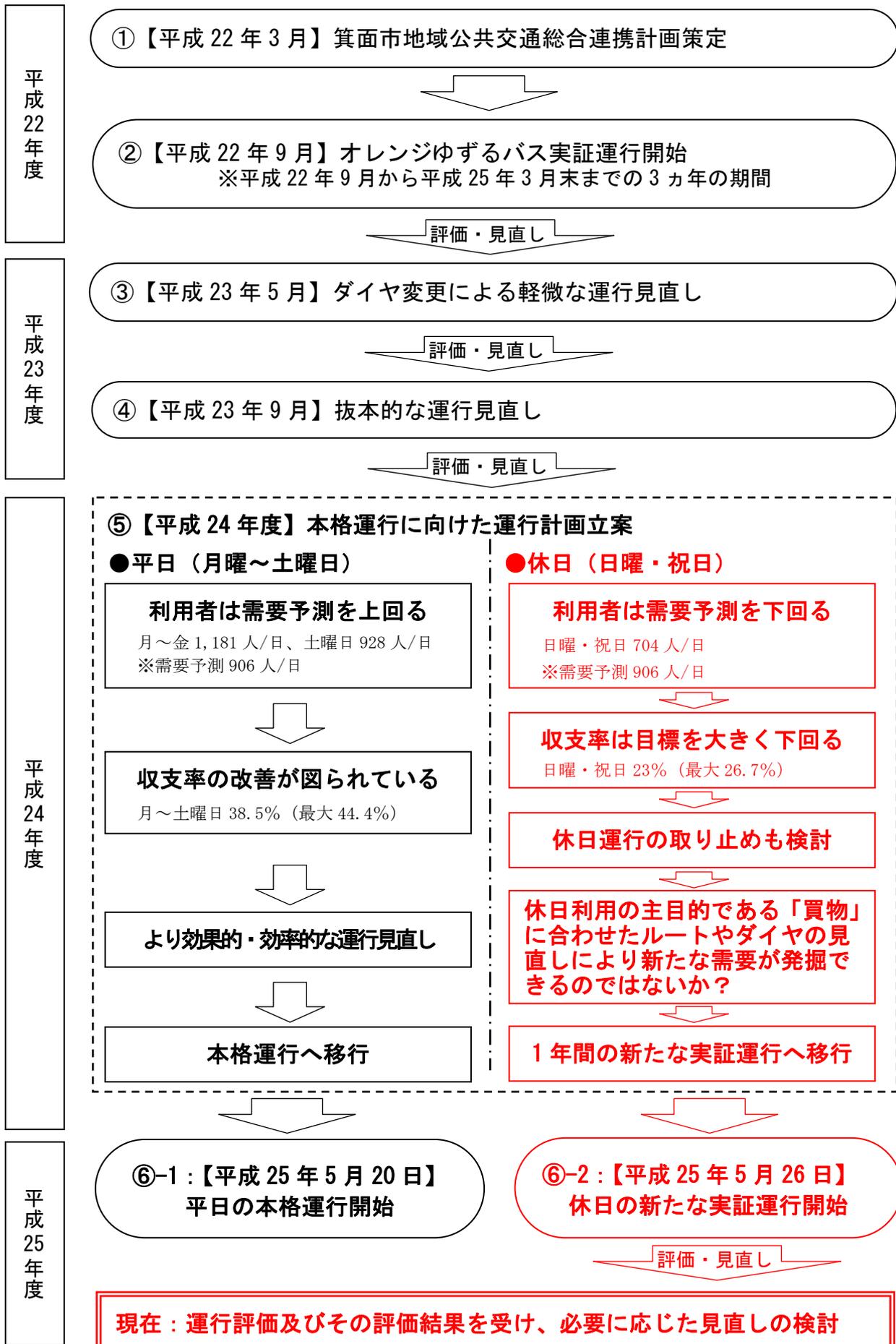
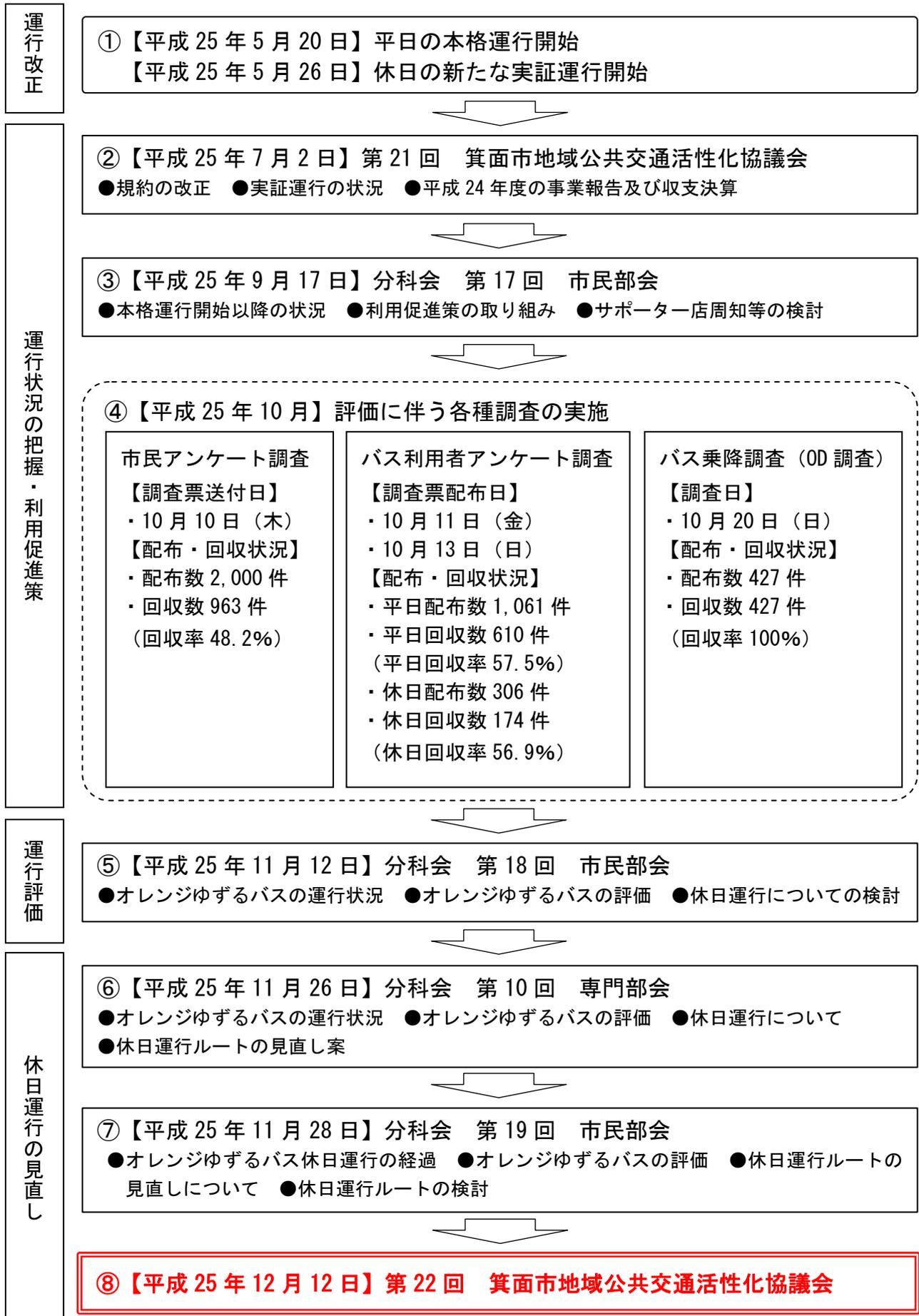


議題（3）休日限定の実証運行について

1. オレンジゆずるバス休日運行の経過について



2. 分科会等の開催結果について



3. 運行内容について

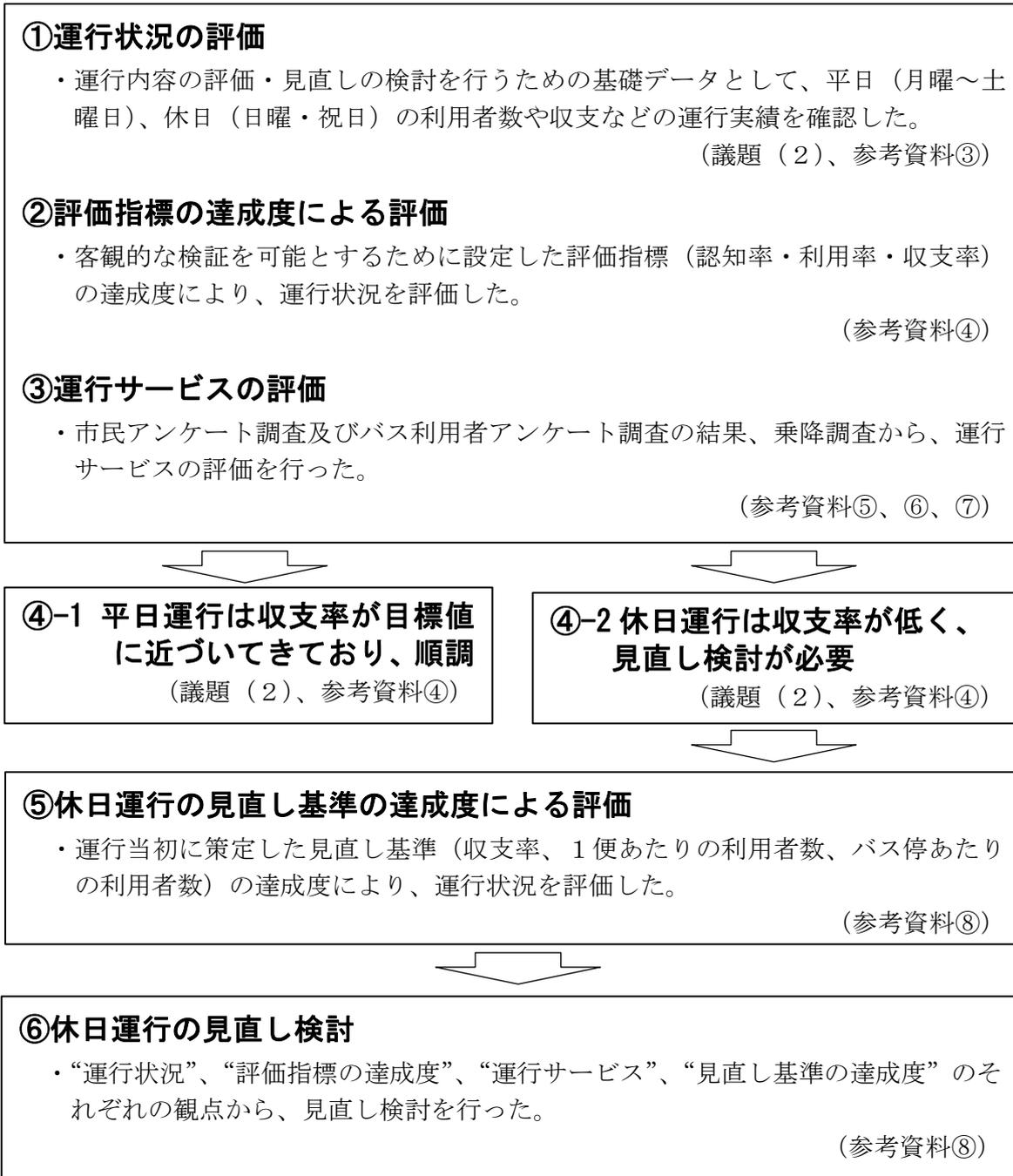


表. オレンジゆずるバス運行の見直し基準

項 目		見直し基準値
運賃等の見直し	収支率 (運賃収入+その他収入)	65%以上 (向上)
		50%以下 (改善)
便数の見直し	バス1便あたりの利用者数	27人以上 (向上)
		15人以下 (改善)
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)
		9人以下 (改善)

資料：箕面市地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）

4. 検討結果

①【運賃等について】

①収支率は22.2%であり、基準値に達していない
(議題(2)、参考資料④)

②運賃を見直した場合、利用者がさらに減少する恐れ

③市民アンケート調査でも運賃値上げに反対する意見が非常に多い
(参考資料⑥)

【見直す場合】

【方向性】

・運賃は、便数やルートの見直し検討を行ったうえで検討

②【便数について】

①見直し基準を超えているのは現行の①ルートの8便のみであった
(参考資料⑧)

②市民アンケート調査の見直し項目では“賛成”及び“どちらかといえば賛成”の割合が最も大きかったものは「減便」であった
(参考資料⑥)

【見直す場合】

【方向性】

・1日5便とし、減便を行っても基準を満たさない⑤ルートに関しては廃止を視野

③【ルート・バス停について】

①見直し基準値を超えるバス停は76ヶ所のうち、11ヶ所のみであった
(参考資料⑧)

②買い物等の目的地以外のバス停で9人を超えているバス停は5ヶ所のみであった
(参考資料⑧)

【見直す場合】

【方向性】

・ルート、バス停の見直し検討は、1日あたりの利用者が9人を超えるバス停をもとに大胆にカットする

【休日運行廃止に関する市民の意向】

①市民アンケート調査の見直し項目では、「採算がとれなければ廃止する」の問いについて賛成の割合が反対する割合を上回った
(参考資料⑥)

【専門部会(11月26日の意見)】

①休日運行の認知率は低いですが、これまで広報・周知には力を注いできた。さらなる広報・周知の改善のみでは利用者の大幅な増加は見込めない。

【ケース1】

・休日運行の「廃止」

【ケース2】

・「減便」及び「大胆なルートカット」
※ただし、見直し検討をしたとしても採算性が見込みがなければ、休日運行の継続は困難である

5. 分科会での検討内容

見直し基準に照らし合わせ、「減便」や「大胆なルートカット」を行った結果、3案考えられたが、どの案も利用者の増加を見込んでも収支率の目標値達成は困難である。

(参考資料⑧)



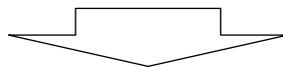
分科会 第18回及び第19回 市民部会の意見

【休日運行の必要性】

- ・見直し基準で考えると休日の廃止が妥当ではないか
- ・10年後、20年後の高齢者率を考えると運行はあるべき
- ・福祉的な視点から見ると運行はあるべき。
- ・廃止するという判断は現時点では早い。もっとデータを積み上げるべきではないか

【改善策】

- ・買物ニーズに絞ったルートに見直すべき、そのためには、利用していない区間は廃止もあり得るのではないか。
- ・便数を減らしてでも買物ルートとするべきではないか
- ・利用ニーズの多い時間に便を増やす。
- ・利用者以外から支えられる仕組みをつくるべきである
- ・バス運行寄付制度創設
- ・商業者（サポーター店）からバス運行資金へ回すのはどうか
- ・利用者への還元だけでなく、購入した数%をオレンジゆずるバスへ入る仕組みはどうか
- ・団地バスとして団地や自治会が出資するのはどうか。
- ・乗らない人でもバスをサポートできる仕組み（協賛など）が必要ではないか。
- ・休日の存続のために各自治会に問いかけは可能か。
- ・もう1年のみ、実証運行を継続し、改善がみられなければ“廃止”すると明言する



1年間の実証運行の結果をみると、休日運行は「廃止」となり、見直し基準を踏まえたルートの削減、減便等を行っても収支率の目標値に届かない。しかし、自分たちでバス交通を維持・発展させるという意識を持ち、公共交通について地域で考え行動するという趣旨のもと、市民部会でも改善策の意見が出てきた。これまでも自治会で利用促進を行ってきた事例もあるように、市民が主体的に利用者数増加に向けた改善策の行動を起こすことを前提に、見直し基準を踏まえたルートの削減、減便等を行い、収支率を50%に近づけ、本格運行に移行するための社会実験をもう1年間だけ行っていただきたい。

6. 休日限定の新たな実証運行（素案）について

（1）実証運行継続の理由

休日の運行は、地域での買物・娯楽活動等を支える重要な交通手段を担っていることから、買物・娯楽活動等における市内移動を確保するため、平成 25 年 5 月より休日限定の新たな実証運行を行っている。しかし、利用者数が当初の需要予測を下回り、また、効率性・効果性の低い運行となっている。

1 年間の実証運行の結果をみると、本来であれば、休日運行は「廃止」となり、見直し基準を踏まえたルート削減、減便等を行っても収支率の目標値に届かない。しかし、自分たちでバス交通を維持・発展させるという意識を持ち、公共交通について地域で考え行動するという趣旨のもと、これまでも自治会で利用促進を行ってきた事例もあるように、市民が主体的に利用者数増加に向けた改善策の行動を起こすことを前提に、見直し基準の結果も踏まえた運行ルートに見直し、社会実験を1年間のみ行う。

【条件】

- ・1 年間のみの実証運行とする
- ・実証運行を継続し、改善がみられなければ次年度は「廃止」とする

（2）実証運行について

①運行ルート

見直し基準に照らし合わせ、かつ基準値に近い値も考慮し、ルートを見直した。また、買物・娯楽を目的とした利用を促進するため、「箕面駅」、「かやの中央」を拠点としたルートに見直し、如意谷方面からかやの中央へ移動できるルートが新たに設定された。

【ルート設定】

- ①ルート：箕面駅～平和台～かやの中央
- ②ルート：栗生団地～かやの中央～小野原
- ③ルート：箕面駅～桜井～箕面駅～如意谷～かやの中央

【見直し条件】

- ・バス停別利用者数が基準を上回っている。
- ・ショートカットできる区間についてはカット。
- ・バス停別利用者数が基準値に近い数値のバス停（桜井方面）を結ぶ。

※南桜井から桜井駅へ行くルートについては安全な走行が確保できるのか確認する必要がある（11月26日の専門部会より）

②運行計画

経費削減を図るため、便数は現行の8便から5便に減便する。また、1便あたりの走行時間は1時間半以内とし、10時～17時までの1本/1時間半のダイヤとする。

【運行イメージ】

	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行時間	便数
①ルート (箕面駅～平和台～かやの中央)	10.3km	50分	概ね 10時 ～ 17時	5便/日
②ルート (粟生団地～かやの中央～小野原)	16.0km	67分		
③ルート (箕面駅～桜井～箕面駅～如意谷～かやの中央)	23.0km	83分		

③運賃

運賃体系については、平日と統一した運用を行う。

④収支予測

【運行経費】

見直し後の休日限定の実証運行に係る運行経費は、年間10,195千円と想定される。

※運行ルート・ダイヤ・バス停位置などの最終変更により、多少前後する。

【収入】

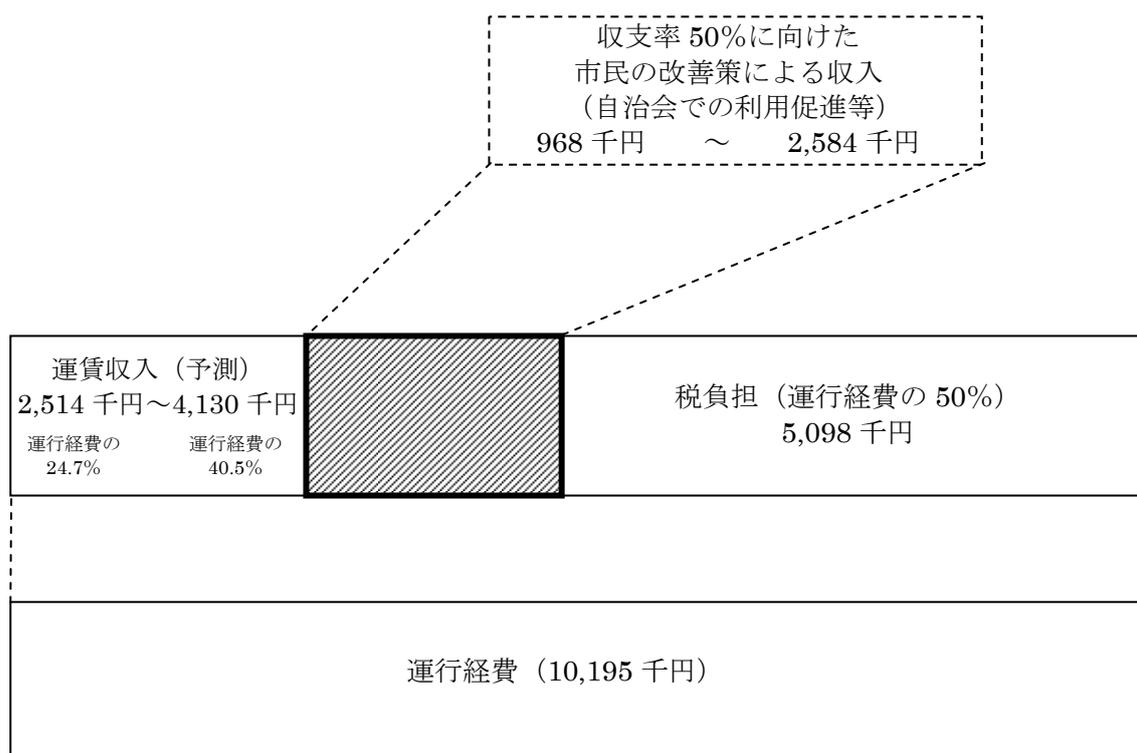
現行の利用状況などを踏まえると、1日あたりの利用者数は、297人～488人と推測され、運賃収入は年間2,514千円～4,130千円になると想定される。

【収支計画】

見直し後の休日限定の実証運行にあたっては、継続して適切な運行経費の範囲のもとで事業を行うことが必要である。運行経費と収入予測による収支率は、24.7%～40.5%と推測され、現状の約22.2%を上回っているが、50%には届かない。

そのため、収支率50%を超えることを目標に、市民が主体的に利用者数増加に向けた改善策の行動を起こすものである。

収支計画フレーム（想定）



7. 評価・見直し基準について

評価・見直し基準については、現行のままとする。

表. オレンジゆずるバス運行の評価指標

評価指標	目標値	指標設定の意味
認知率	1年目 50%以上 3年目以降 80%以上	<ul style="list-style-type: none"> 公共交通を利用するための情報が十分かどうかを把握する。 情報提供のあり方などを評価する場合に用いる。
利用率	40%以上	<ul style="list-style-type: none"> 地区における公共交通のサービスのあり方を数値として把握する。 利用促進策の取り組み成果などを評価する場合に用いる。
収支率	50%以上	<ul style="list-style-type: none"> 運行の見直し等を行うための最も基本的な指標。 採算性・効率性とサービス提供の妥当性などを数値として把握する 運行計画（運行日、便数、運賃など）を評価する場合に用いる。

資料：箕面市地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）

表. オレンジゆずるバス運行の見直し基準

項目		見直し基準値
運賃等の見直し	収支率 (運賃収入+その他収入)	65%以上 (向上)
		50%以下 (改善)
便数の見直し	バス1便あたりの利用者数	27人以上 (向上)
		15人以下 (改善)
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)
		9人以下 (改善)

資料：箕面市地域公共交通総合連携計画（平成22年3月）

素案

3つのルート
1日各5便の運行

① ルート 走行時間

整理番号	バス停名	走行時間
0	箕面駅	0分
1	平和台	4分
2	平和台西	6分
3	箕面七丁目	8分
4	箕面警察前	12分
5	箕面市役所前	13分
6	中小学校前	15分
7	芝西	16分
8	船場西一丁目	18分
9	新船場北橋	20分
10	かやの中央	30分
11	萱野小学校前	32分
12	船場東一丁目	33分
13	新船場北橋	35分
14	船場西一丁目	37分
15	芝西	39分
16	中小学校前	41分
17	箕面市役所前	44分
18	箕面警察前	45分
19	箕面駅	50分

② ルート 走行時間

整理番号	バス停名	走行時間
0	栗生団地	0分
1	外院	2分
2	青松園前	3分
3	第四中学校前	5分
4	白島一丁目	7分
5	白島	9分
6	かやの中央	14分
7	萱野小学校前	16分
8	船場東一丁目	17分
9	船場団地	20分
10	船場東三丁目	21分
11	今宮四丁目	22分
12	今宮三丁目	23分
13	箕面墓地公園南	24分
14	阪急小野原住宅南	25分
15	小野原西五丁目	28分
16	小野原南	29分
17	小野原東五丁目	30分
18	小野原東六丁目	31分
19	小野原東	32分

20	多世代地域交流センター前	33分
21	小野原東四丁目	35分
22	小野原東三丁目	36分
23	春日神社前	37分
24	多文化交流センター前	39分
25	阪急小野原住宅南	41分
26	箕面墓地公園南	42分
27	今宮三丁目	43分
28	今宮四丁目	44分
29	船場東三丁目	45分
30	船場団地	47分
31	新船場北橋	49分
32	かやの中央	54分
33	白島	55分
34	白島一丁目	57分
35	第四中学校前	60分
36	青松園前	61分
37	外院	62分
38	栗生団地	67分

③ ルート 走行時間

整理番号	バス停名	走行時間
0	箕面駅	0分
1	箕面警察前	2分
2	箕面市役所前	3分
3	桜ヶ丘	8分
4	桜ヶ丘西	9分
5	石澄住宅	10分
6	瀬川緑地公園前	12分
7	西南小学校前	16分
8	半町	18分
9	南桜井	20分
10	桜井駅	24分
11	桜丘南	26分
12	箕面市役所前	32分
13	箕面警察前	33分
14	箕面駅	38分
15	北小学校口	40分
16	第二中学校口	41分
17	如意谷一丁目	42分
18	萱野小学校前	43分
19	ルミナス箕面の森	44分

20	ルミナス四番街	45分
21	山手公園前	47分
22	如意谷三丁目	50分
23	聖母被昇天学院前	52分
24	白島	56分
25	かやの中央	57分
26	白島	63分
27	如意谷一丁目	67分
28	萱野北小学校前	58分
29	ルミナス箕面の森	69分
30	ルミナス四番街	70分
31	山手公園前	72分
32	如意谷三丁目	75分
33	聖母被昇天学院前	77分
34	如意谷一丁目	79分
35	第二中学校口	80分
36	北小学校口	81分
37	箕面駅	83分

- ①ルート：箕面駅～平和台～かやの中央
 - ②ルート：栗生団地～かやの中央～小野原
 - ③ルート：箕面駅～桜井～箕面駅～如意谷～かやの中央
- ～見直し基準に照らし合わせ、かつ基準値に近い値も考慮したルート～

- 【見直し条件】
- ・減便（1日8便⇒5便）
 - ・バス停別利用者数が基準を上回っている。
 - ・ショートカットできる区間についてはカット。
 - ・バス停別利用者数が基準に近い数値のバス停（桜井方面）を結ぶ。
- ※南桜井から桜井駅へ行くルートについては安全な走行が確保できるのか確認する必要がある（11月26日の専門部会より）



8. 今後の進め方について

