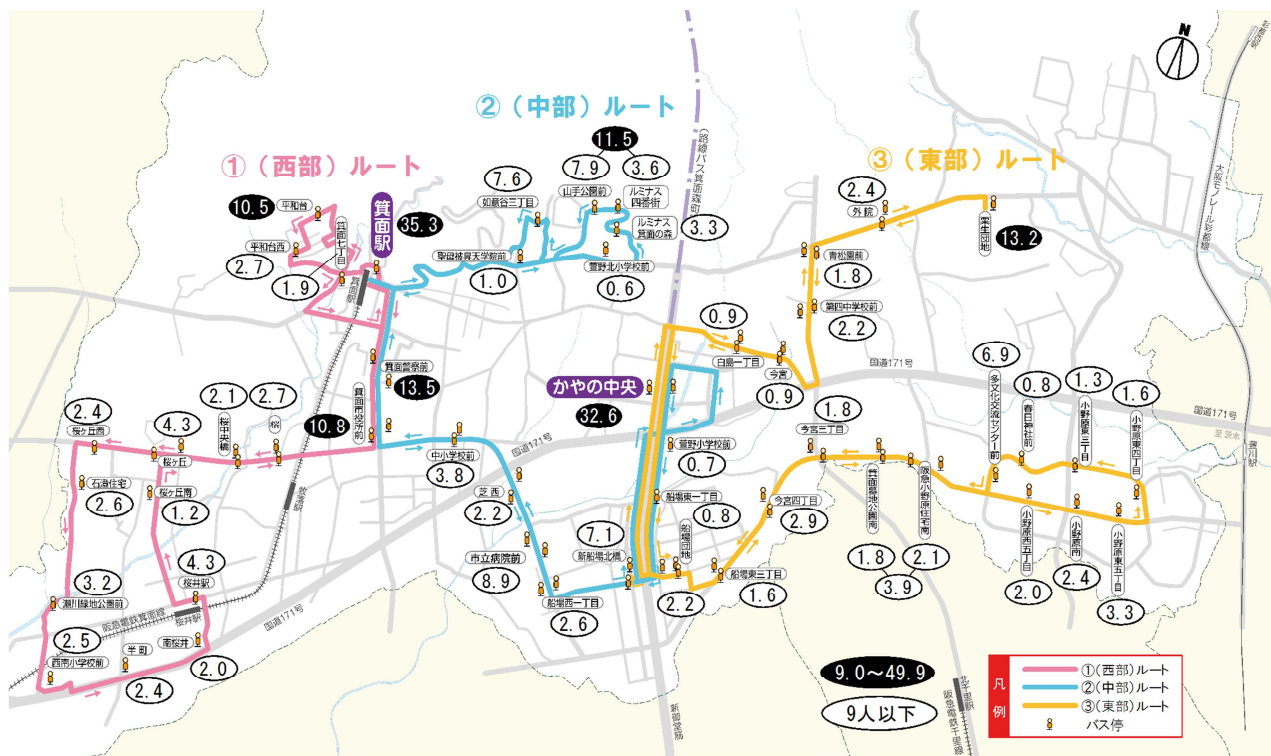


休日運行ルートについて

1. 現行の休日ルートと各バス停の利用者数



【ルート別の収支率】

① (西部) ルート	② (中部) ルート	③ (東部) ルート	全体
32.0%	34.6%	28.7%	31.7%

休日の実証運行の結果、目標収支率の 50% には満たない。そのため、運行計画の見直しが必要となる。

【参考：オレンジゆずるバスの運行見直し基準】

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	

資料：箕面市地域公共交通総合連携計画（平成 22 年 3 月）

【休日運行の見直しに関するアンケートの主な意見】

○運行の見直しについて

- ・ 利用者が多いところ、利用者が多くなくても希望者が多いところに限られたお金を投資して、市民の生活の質がさらに向上していくと嬉しい。
- ・ 採算がとれないのであれば、思いきって 休日運行のみやめるべき。平日は市民病院やキューズモールバス停は利用者が多いと思います。また、子育て世代で車をもっていない人はかなり利用しています。公共のバスでは補えない便利さがあると思います。
- ・ 維持費が大きいようなら廃止にして、オレンジゆずるバスが必要な方には、オレンジゆずるタクシーを活用できる様に、そちらに経費を回してあげた方が良いのでは…と思います。
- ・ 今は自家用車を運転できるため、利用する機会がないのですが、今後年を取り運転出来なくなったとき、オレンジゆずるバスがないと不便な地域でもあるので、できるならば存続を希望します。
- ・ たとえ赤字でも利用者がいる以上存続すべき。もっと本数を増やせば逆に利用者が増えるはず。
- ・ 高齢になったら、とても必要なバスだと思います。もう少し便数をへらしてもいいので存続してほしいです。日曜、祝祭日は公共機関の休みの所が多いので ルートを変更するか停止する箇所を減らしても良いのではないのでしょうか。
- ・ 高齢者や小さい子どもさんを持つ親にとって、病院や買い物での利用が多いようであれば、そちらに特化した運行ルートで存続していただきたいと思っています。

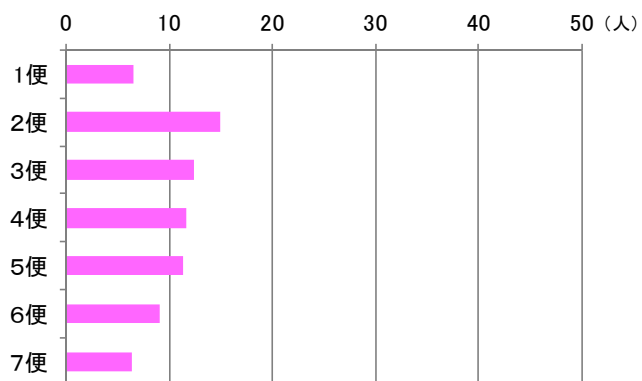
○阪急バス（路線バス）との関係

- ・ 阪急バスが走っているので、ゆずるバスはいらないと思います。
- ・ 同じルートもしくは目的地まで 阪急バスが通っておりそちらで行く方が早い。
- ・ 路線バスがあれば良いので、オレンジゆずるバスの運行は不要だと思います。
- ・ 路線バスでは止まらない場所、入れない様な場所にバス停があるのを見かけた事があるので、その地域が住んでいる人には便利だと思う。
- ・ 阪急バスなど近くに路線が有り利用できる為、多くの人々が利用しているわけではないと思う。
- ・ 阪急バスと運賃が変わらないので、利用価値が低い。もう少し安くするか採算がとれないのであれば廃止でも良いと思う。

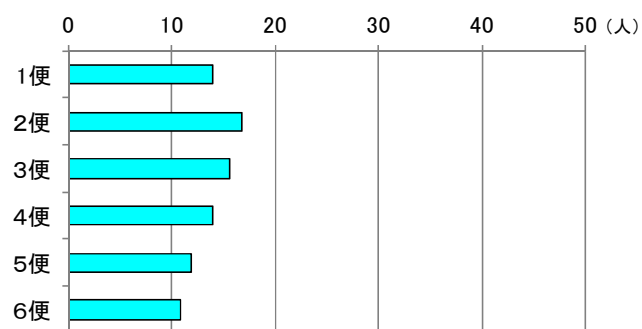
2. 便数の見直しについて

(1) 便別の利用者数

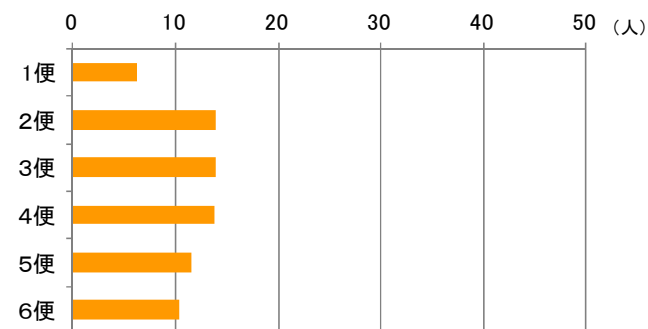
①ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:55桜井駅発)	6.5
2便 (10:42箕面駅発)	15.0
3便 (11:52箕面駅発)	12.4
4便 (13:02箕面駅発)	11.7
5便 (15:15箕面駅発)	11.4
6便 (16:25箕面駅発)	9.2
7便 (17:35箕面駅発)	6.4



②ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:28新船場北橋発)	14.0
2便 (10:43かやの中央発)	16.7
3便 (12:03かやの中央発)	15.6
4便 (14:38かやの中央発)	14.0
5便 (15:58かやの中央発)	11.8
6便 (17:18かやの中央発)	10.8



③ルート	利用者 1日平均 (人)
1便 (9:01小野原西五丁目発)	6.2
2便 (9:55粟生団地発)	14.0
3便 (11:15粟生団地発)	13.9
4便 (14:06粟生団地発)	13.7
5便 (15:26粟生団地発)	11.6
6便 (16:46粟生団地発)	10.4



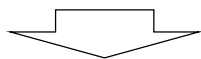
- ・今年度の日曜・祝日ルートは前年度より増便させ、6便～7便で運行したが、各ルートの遅い時間帯の便の利用者が減少する。

(2) 減便を行った場合の利用者予測と収支率



- ・便数を7便～6便を6便～5便に見直し、一部区間を平日運行と同じに見直したルートの利用者予測と収支率を以下に示す。

ルート	便数	利用者予測	収支率予測
①ルート	6 便	69 人	34.7%
②ルート	5 便	76 人	37.3%
③ルート	5 便	64 人	30.6%
合計		209 人	34.2%

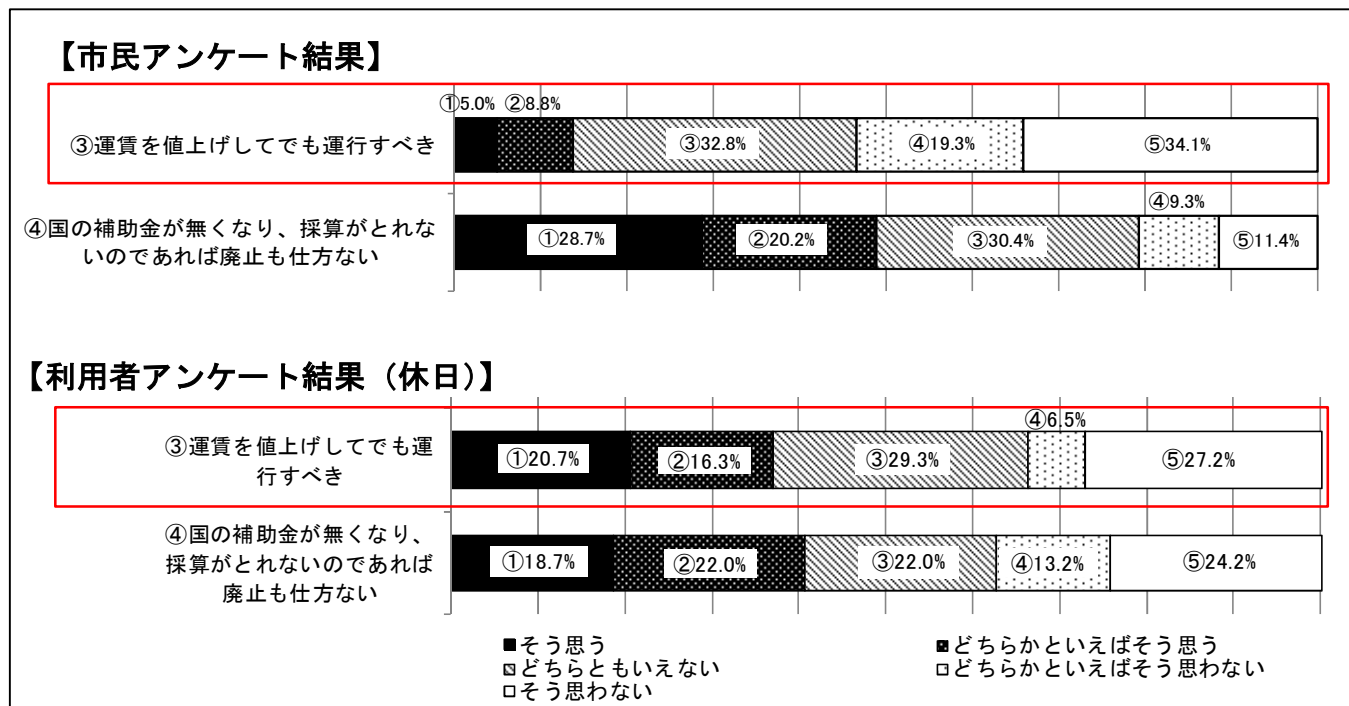


【検討結果】

- ・現行ルートを基本に、利用者の少ない便を減便したところ収支率50%には満たない。しかし、収支率は改善することから、最終便を減便したうえで、ルート・バス停の検討を行う。

3. 運賃の見直しについて

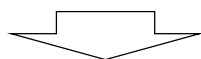
- ・市民、利用者アンケート調査では、見直しに関する賛否は以下のグラフのとおりである。



アンケート調査の結果、運賃を値上げてしてでも運行すべきに賛成する市民と比較して、廃止に賛成する市民の方が多い。

また、利用者においては、運賃を値上げに賛成する意見もあるが、反対する利用者也同様に半数いる。

そのため、運賃の値上げに反対する市民（利用者）が多数であることから、休日のみ運賃を値上げすることにより、利用者がさらに減少するおそれもある。



【検討結果】

- ・アンケート調査の結果、休日のみ運賃を値上げすることの反対する市民（利用者）が多数であることを考慮すると、割引運賃の適用範囲を縮小することは、望ましくない。

- ・各エリア毎のOD調査の結果を以下に示す。

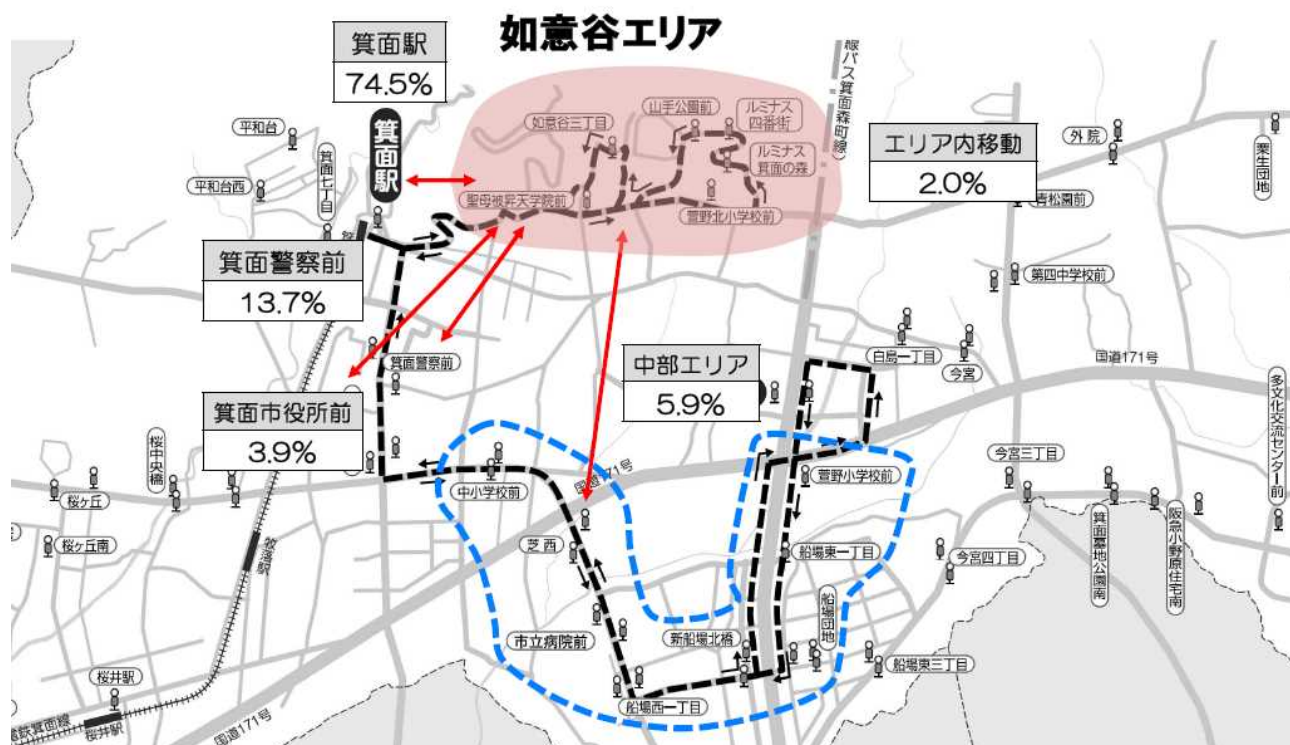
[illegible]

- 6

[illegible]

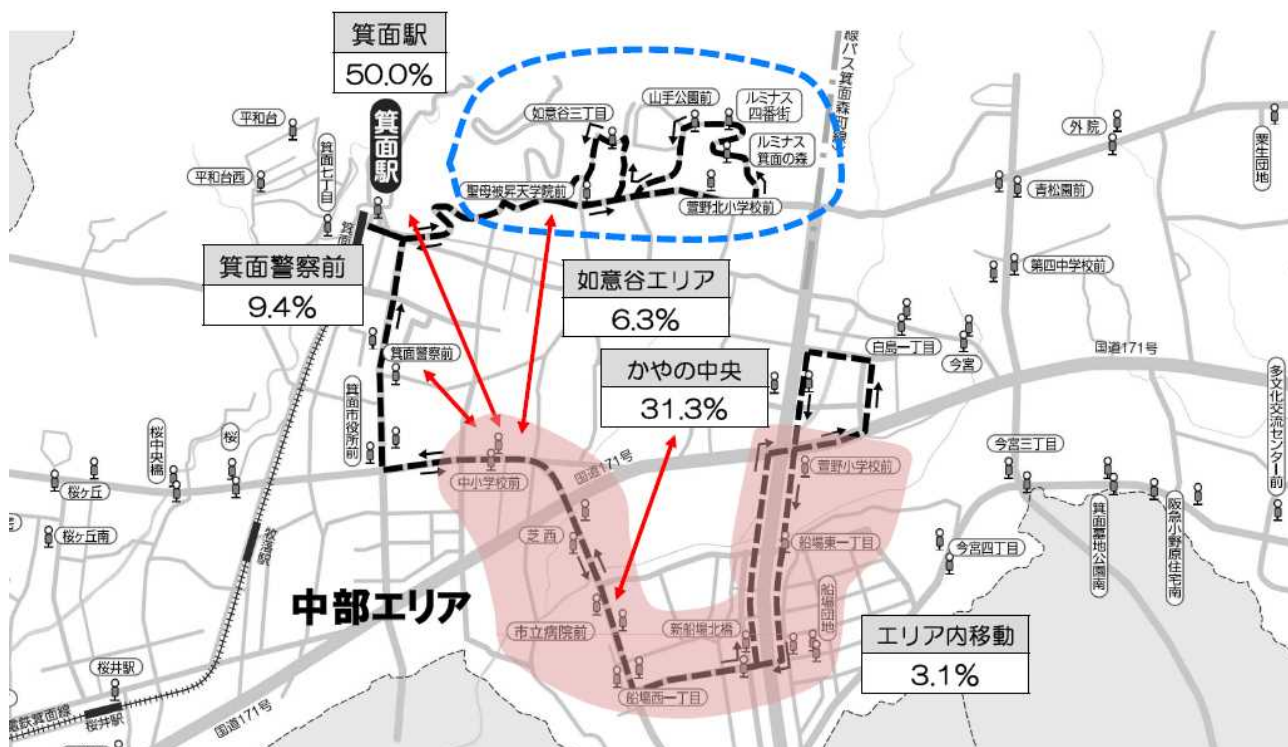
- 7

【如意谷エリア】



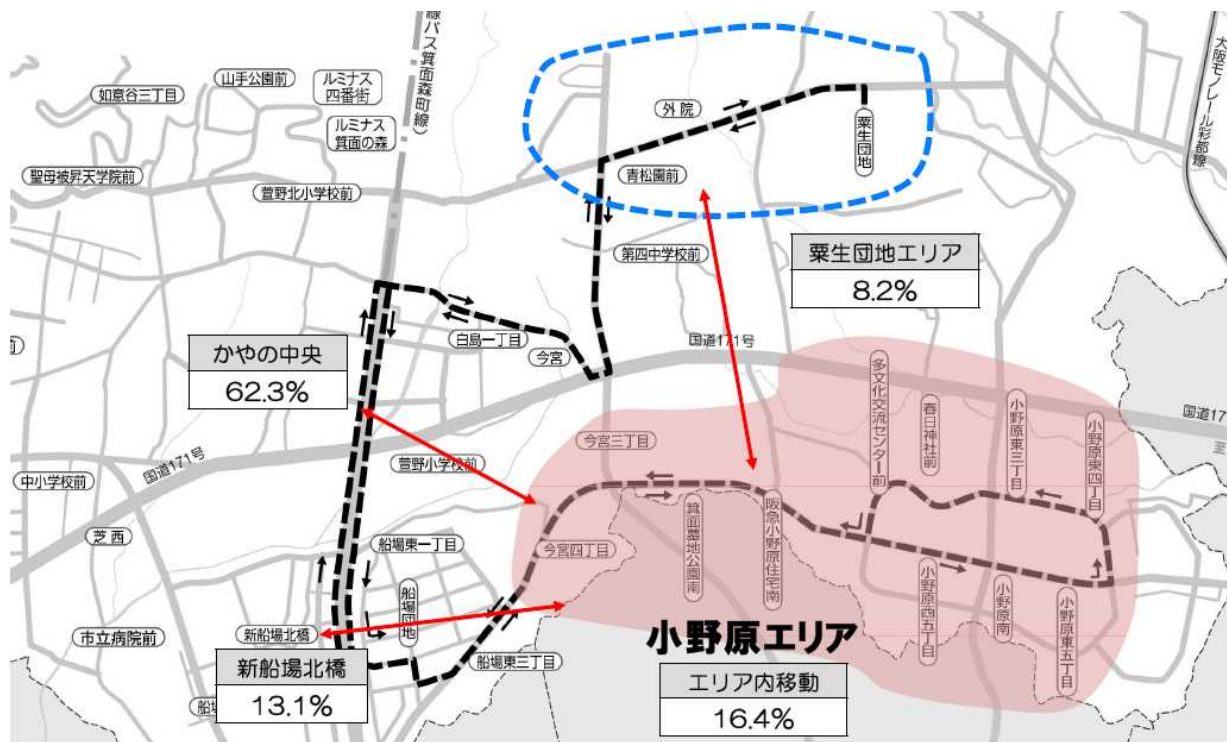
- ・如意谷エリアの主な目的地は「箕面駅」が最も多く、次に「箕面警察前」「中部エリア」が多い。

【中部エリア】



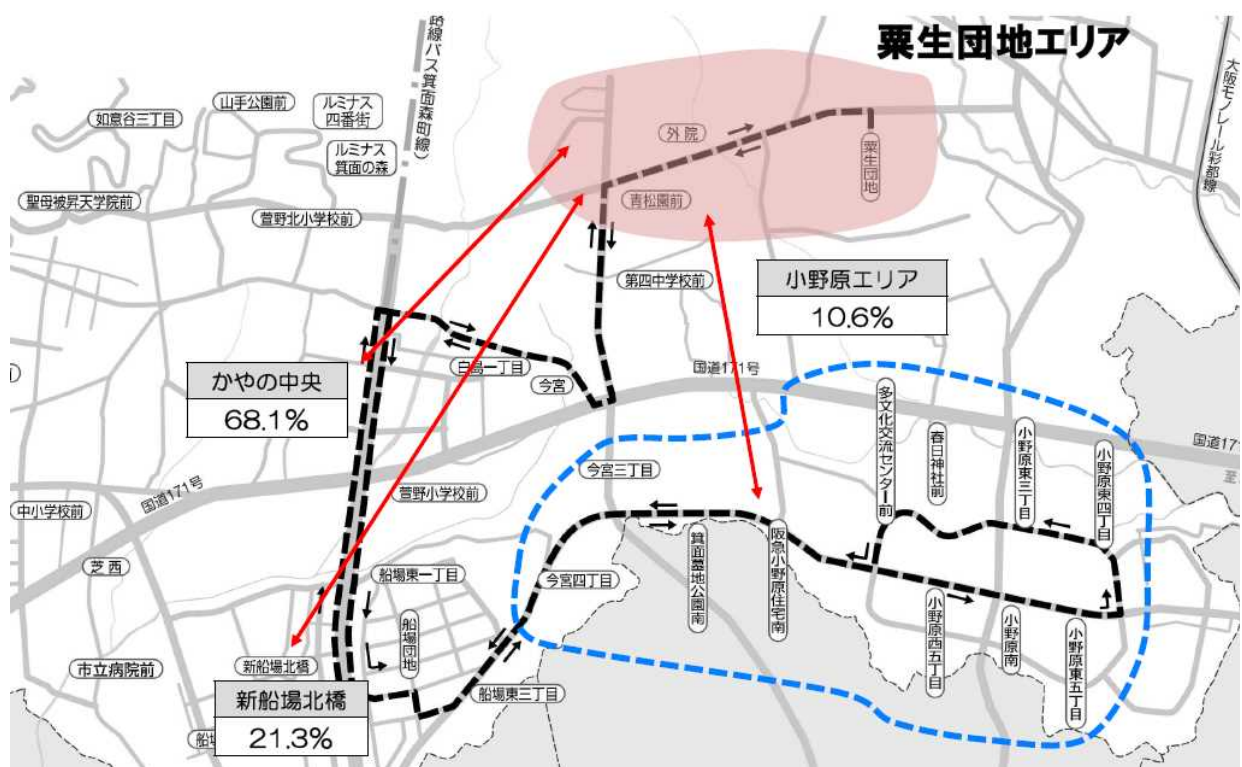
- ・中部エリアは「箕面駅」の利用が最も多く、次に「かやの中央」の利用が多い。
- ・また、②ルート全体利用者のうち、「箕面駅」～「かやの中央」の利用者も 13.1%がある。

【小野原エリア】



- ・小野原エリアの主な目的地は「かやの中央」が最も多く、次に「新船場北橋」「粟生団地エリア」「エリア内」の往来が多い。

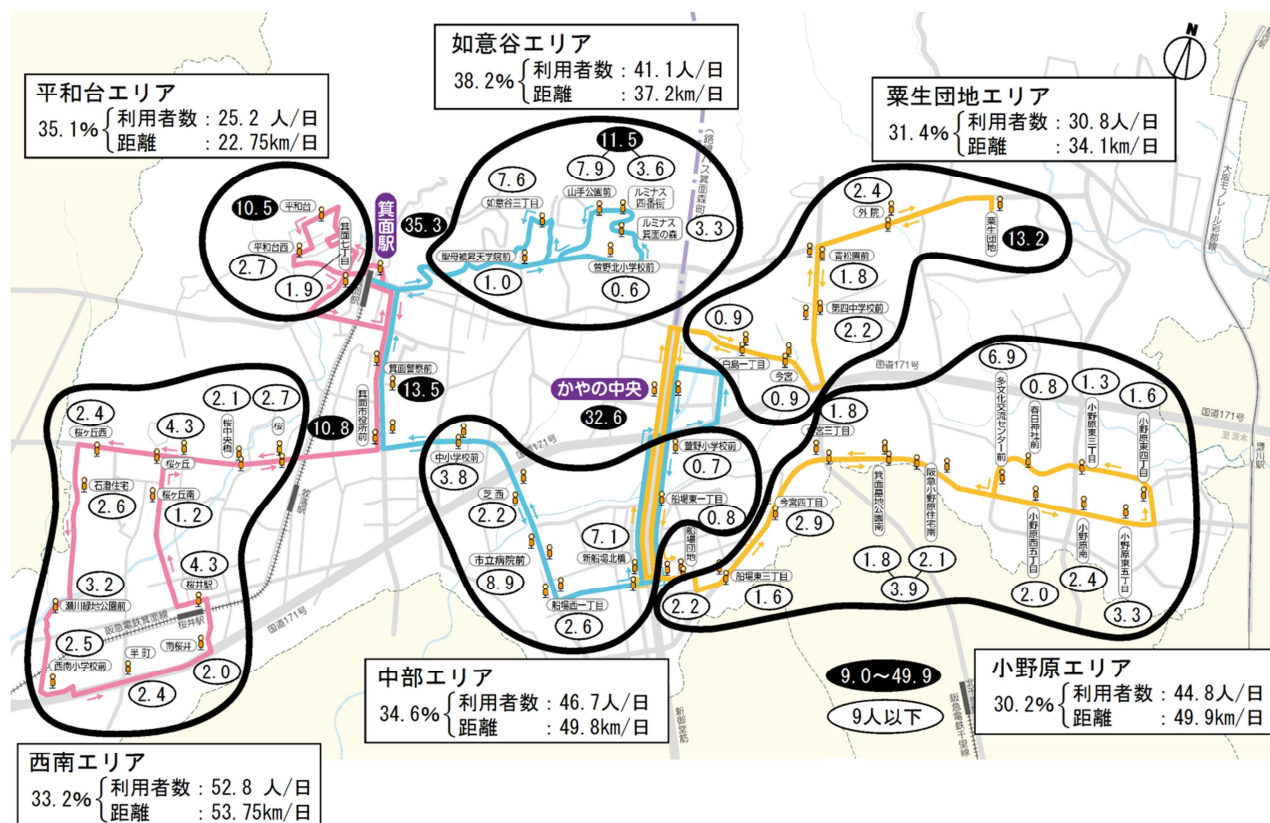
【粟生団地エリア】



- ・粟生団地エリアの主な目的地は「かやの中央」が最も多く、次に「新船場北橋」「小野原エリア」の往来が多い。

5. 各エリア毎の収支率の確認について

- ・ 現行の休日運行の3ルートは6つのエリアで区分すると、1つのルートにつき、2つのエリア内を運行している。
- ・ 廃止も視野に入れた、大幅な縮小・ルートカットを行うにあたり、各エリア毎の収支率を示す。



エリア	利用者数 (1日平均)	運行距離	収支率	利用者数÷ 運行距離
如意谷エリア	41.1 人	37.2km/日	38.2%	1.10
平和台エリア	25.2 人	22.7km/日	35.1%	1.11
中部エリア	46.7 人	49.8km/日	34.6%	0.93
西南エリア	52.8 人	53.7km/日	33.2%	0.98
栗生団地エリア	30.8 人	34.1km/日	31.4%	0.90
小野原エリア	44.8 人	49.9km/日	30.2%	0.89

【検討結果】

- ・ 各エリアの収支率を検証した結果、収支率 50%には満たない。
- ・ 現在は2つのエリアを1つのルートとして、運転士1人で運行しているが、3つのエリアを運転士1人で運行する、運行効率の検討を行う。

6. 3つのエリアを1人の運転士で運行するルートを検討

・3つのエリアで構成するルートにおける利用者数と収支率の試算を以下に示す。

■試算条件

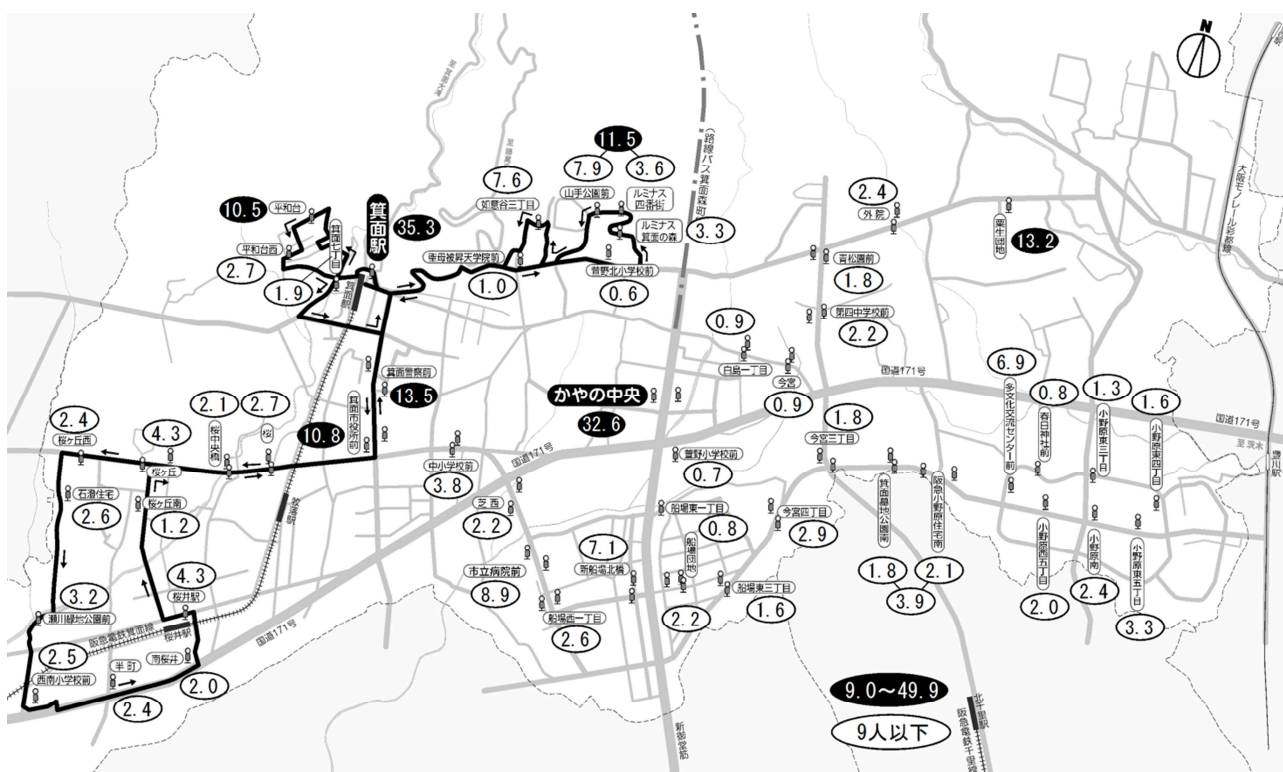
※人件費、燃料油脂費等はH27年度ベースにして運行経費を算出。

※収入単価はH27年度日曜・祝日の1人あたりの運行収入をもとに算出（128円/人）

※概ね18時以降の最終便の利用者が45.7%に減少すると予測。

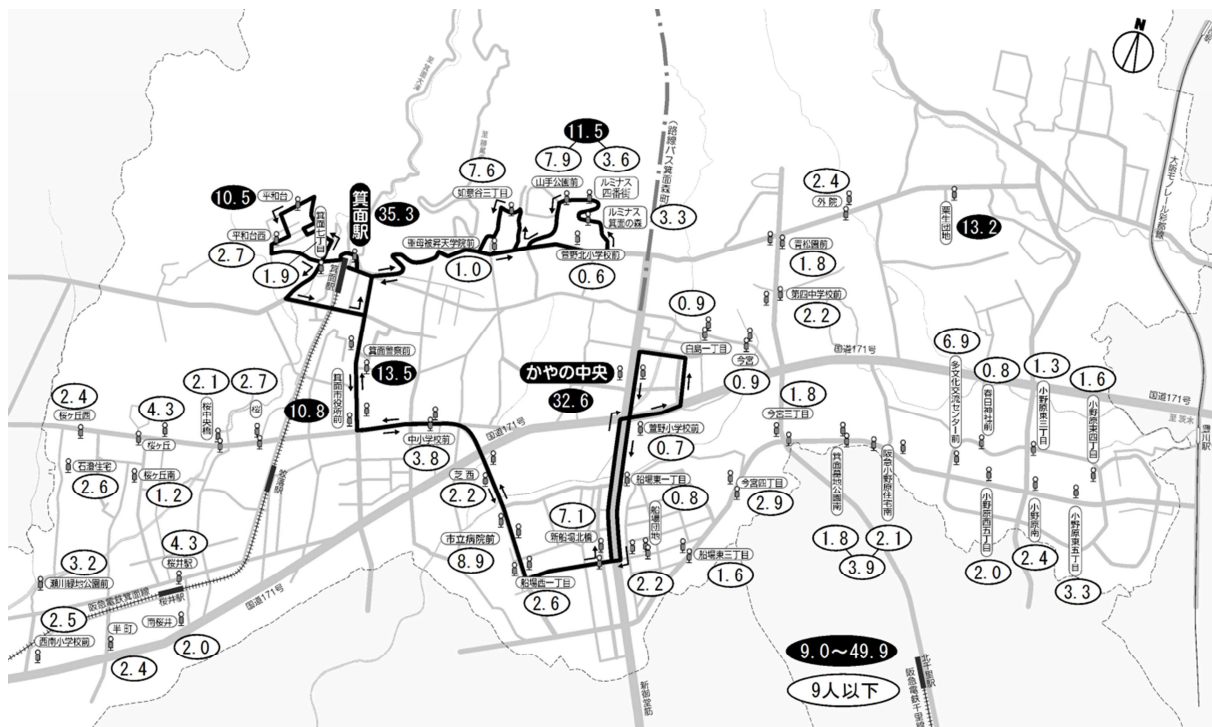
※今年度ルートにおいて、若干の遅延が発生しているため、運行効率から各エリアにおいてショートカット出来るルートにて試算。

■ケース①：平和台・如意谷・西南エリアを結ぶルート



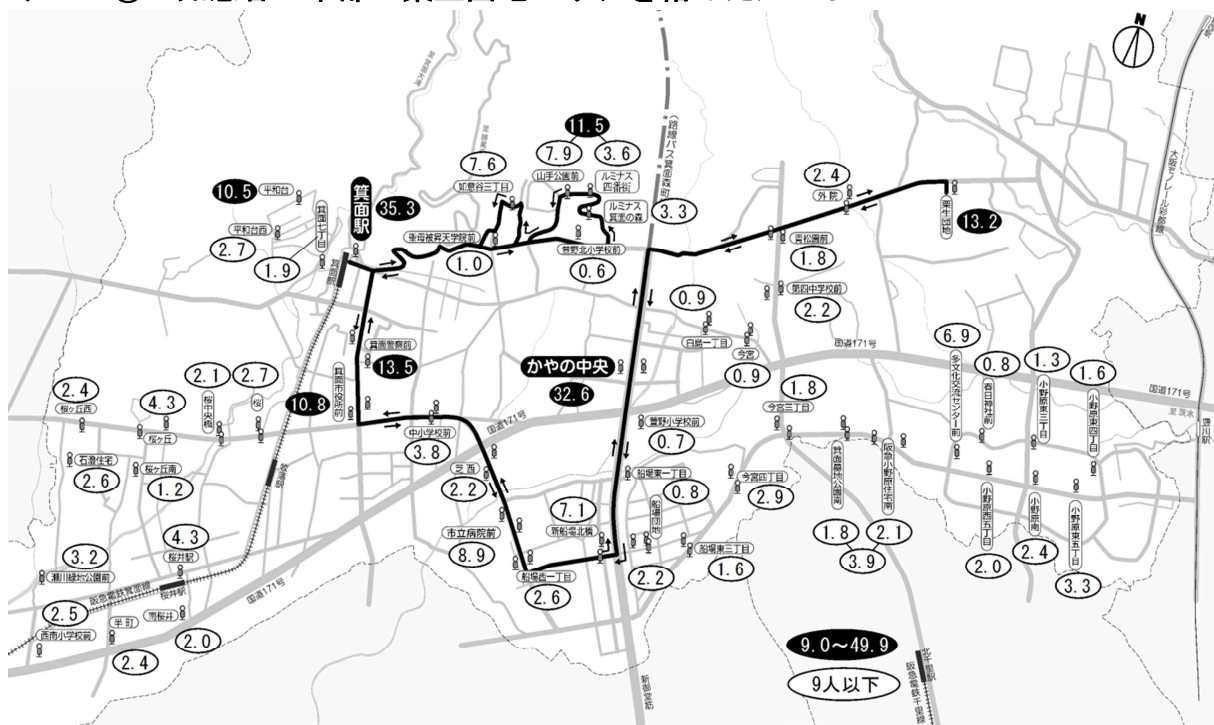
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	95.8km	9 時～13 時 ・ 14 時～18 時	105 人	43.9%

■ケース②：平和台・如意谷・中部エリアを結んだルート



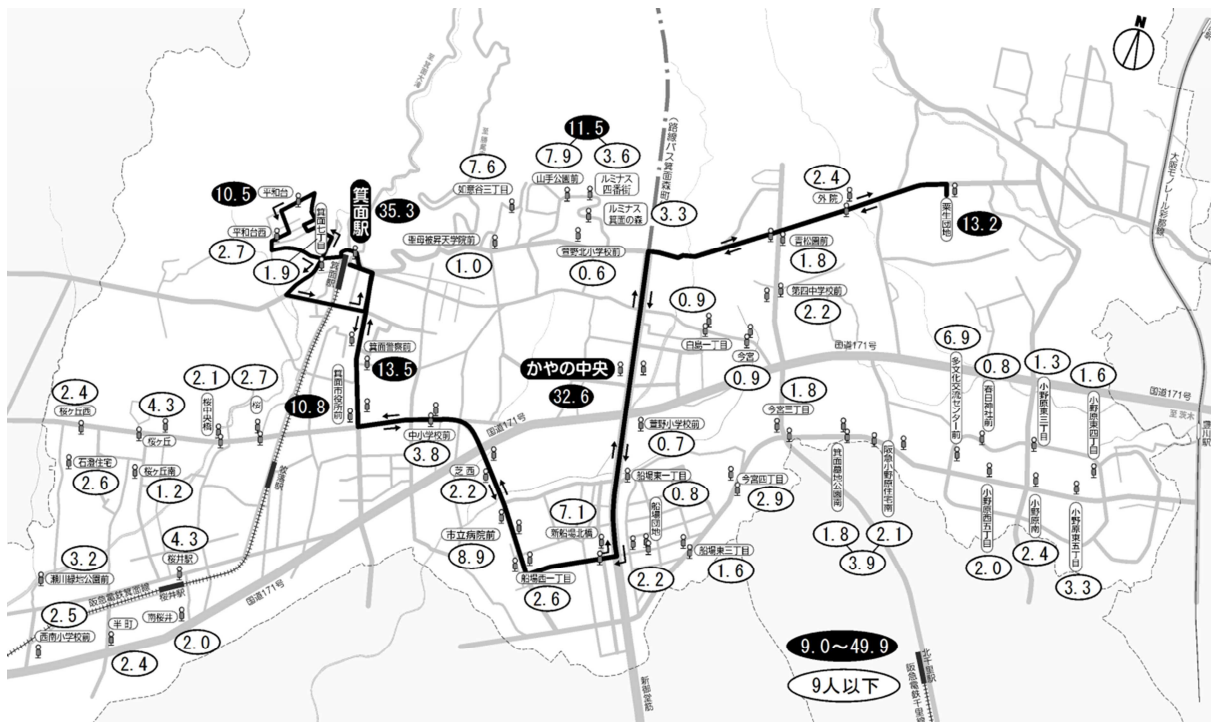
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	92.1km	9 時～13 時 ・ 14 時～18 時	100 人	43.3%

■ケース③：如意谷・中部・栗生団地エリアを結んだルート



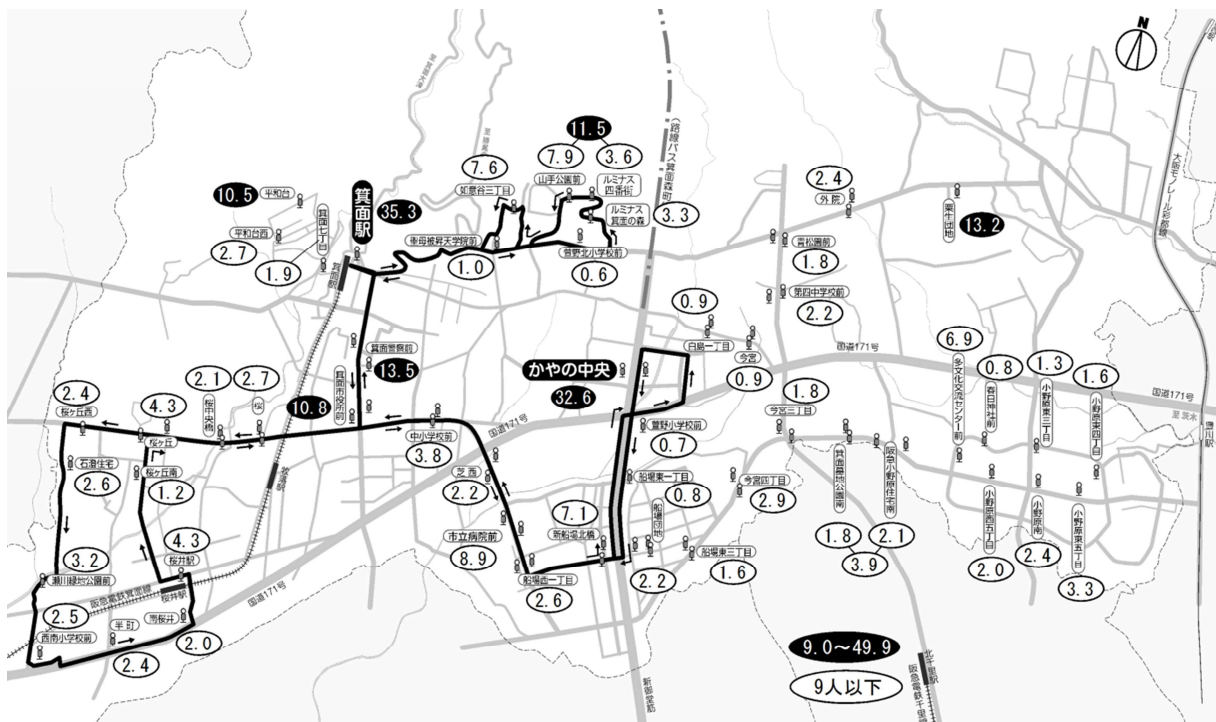
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	106.5km	9 時～13 時半 ・ 14 時～18 時半	106 人	42.3%

■ケース④：平和台・中部・栗生団地エリアを結んだルート



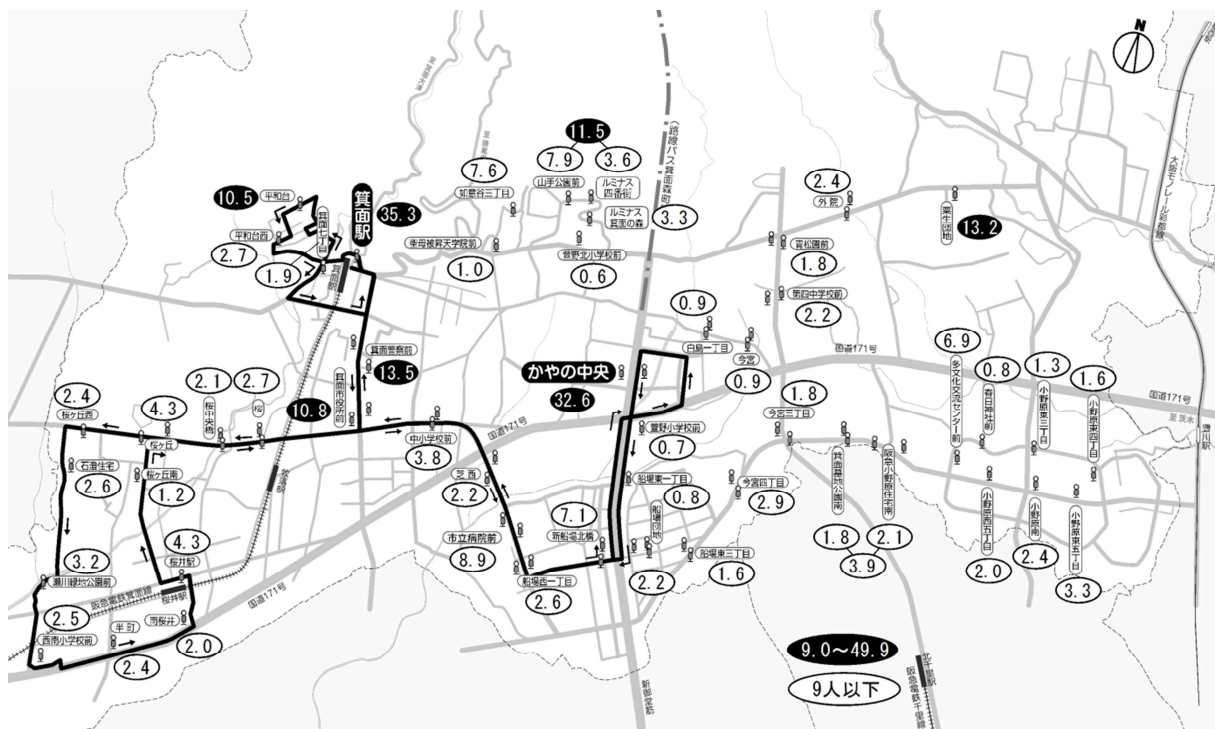
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	97.5km	9 時～13 時半 ・ 15 時～18 時	88 人	38.4%

■ケース⑤：如意谷・中部・西南エリアを結んだルート



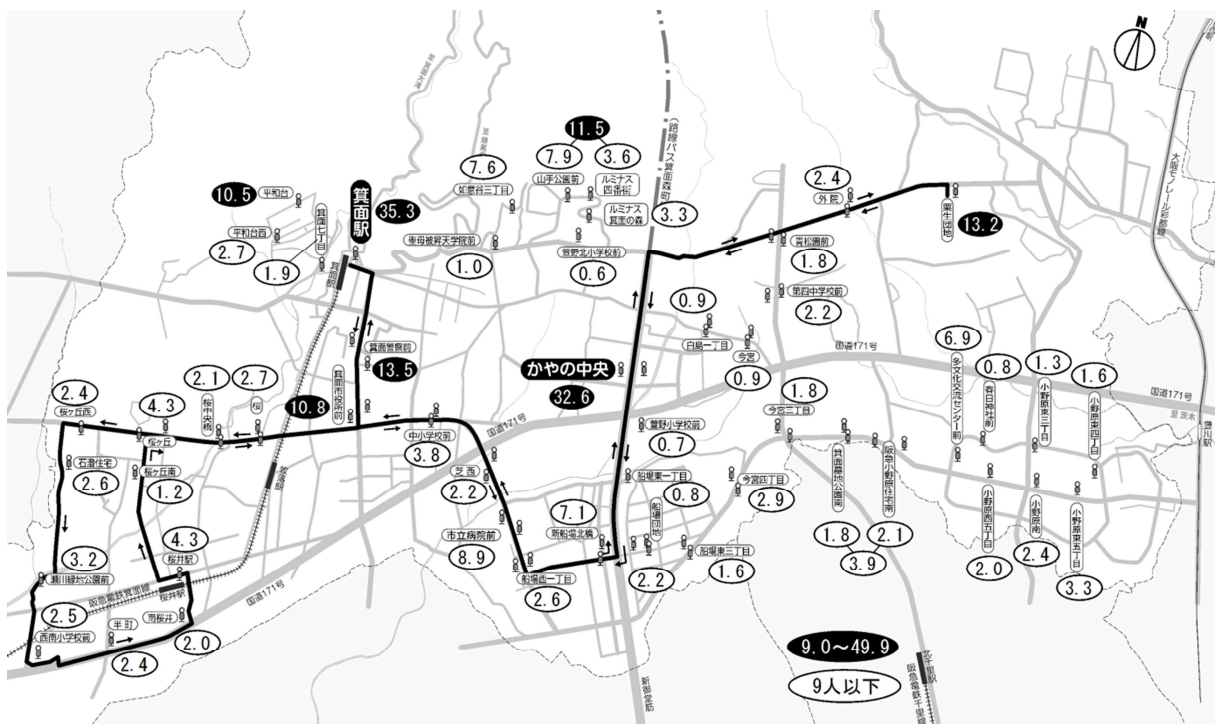
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	130.0km	9 時～13 時・ 14 時～17 時半・ 18 時半～20 時半	109 人	36.7%

■ケース⑥：平和台・西南・中部エリアを結んだルート



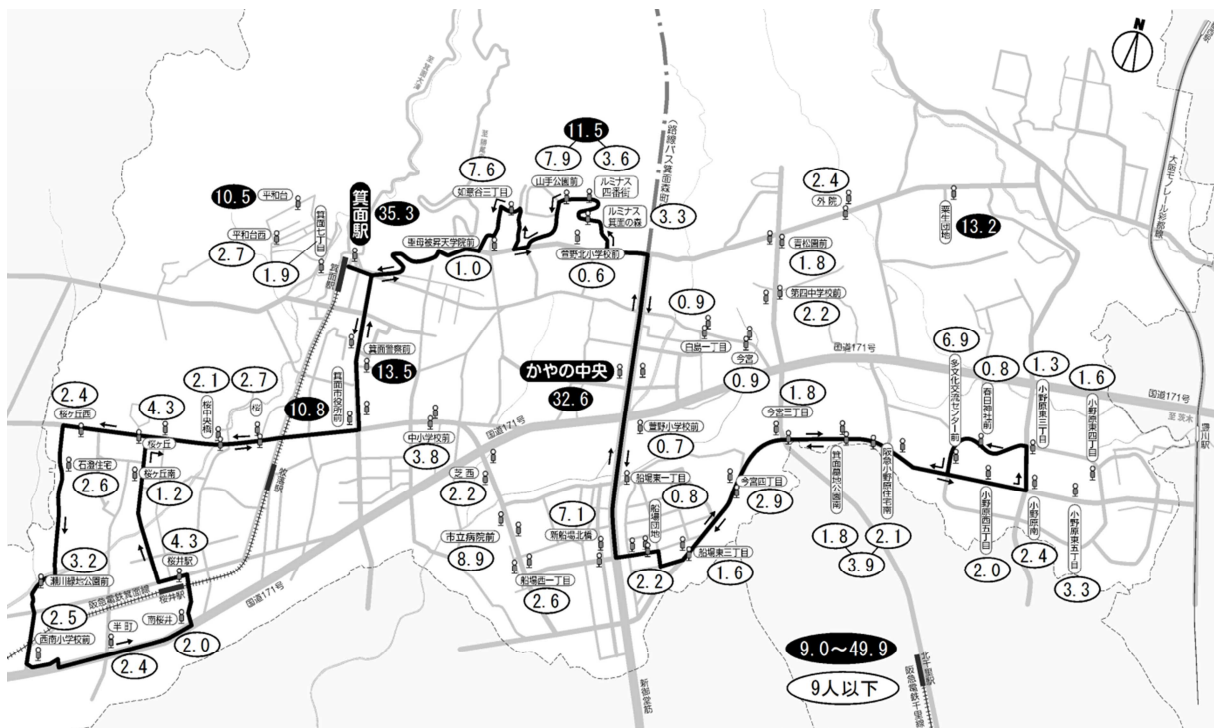
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	120.5km	9 時～12 時半・ 13 時半～17 時・ 18 時～19 時半	92 人	33.3%

■ケース⑦：西南・中部・栗生団地エリアを結んだルート



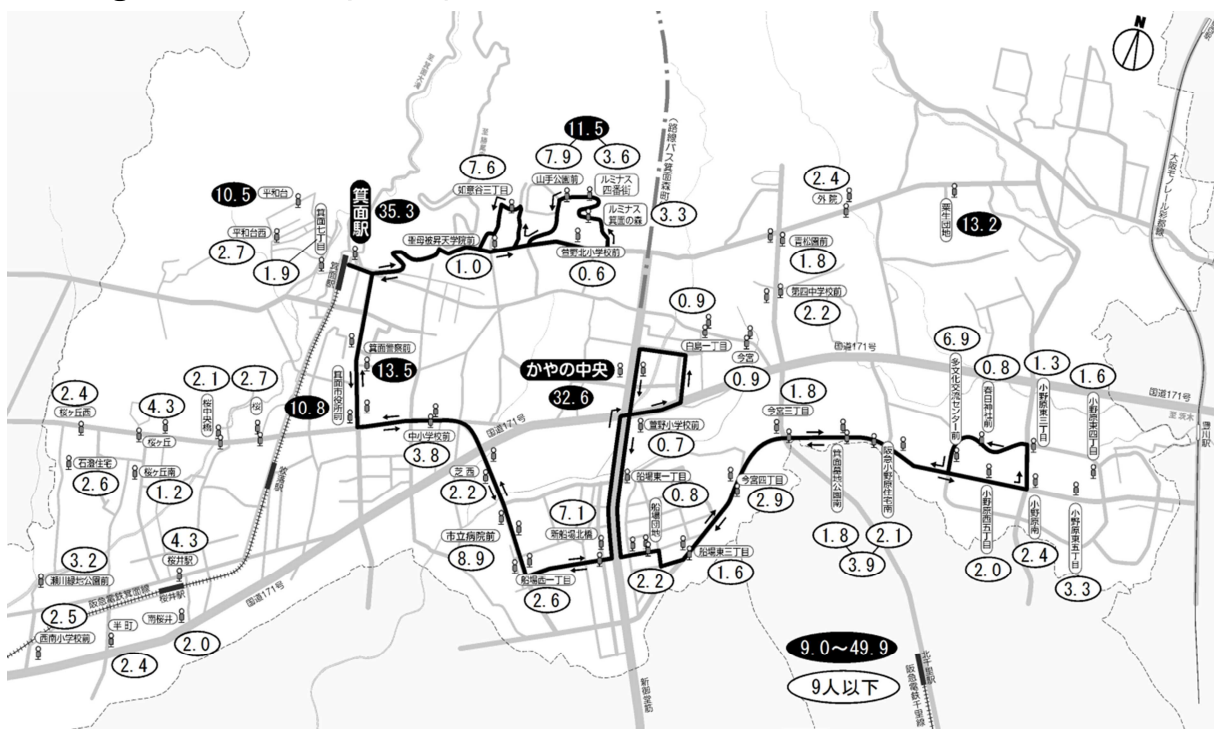
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	129.3km	9 時～13 時・ 14 時～17 時半・ 18 時半～20 時	96 人	32.6%

■ケース⑧：如意谷・西南・小野原エリアを結んだルート



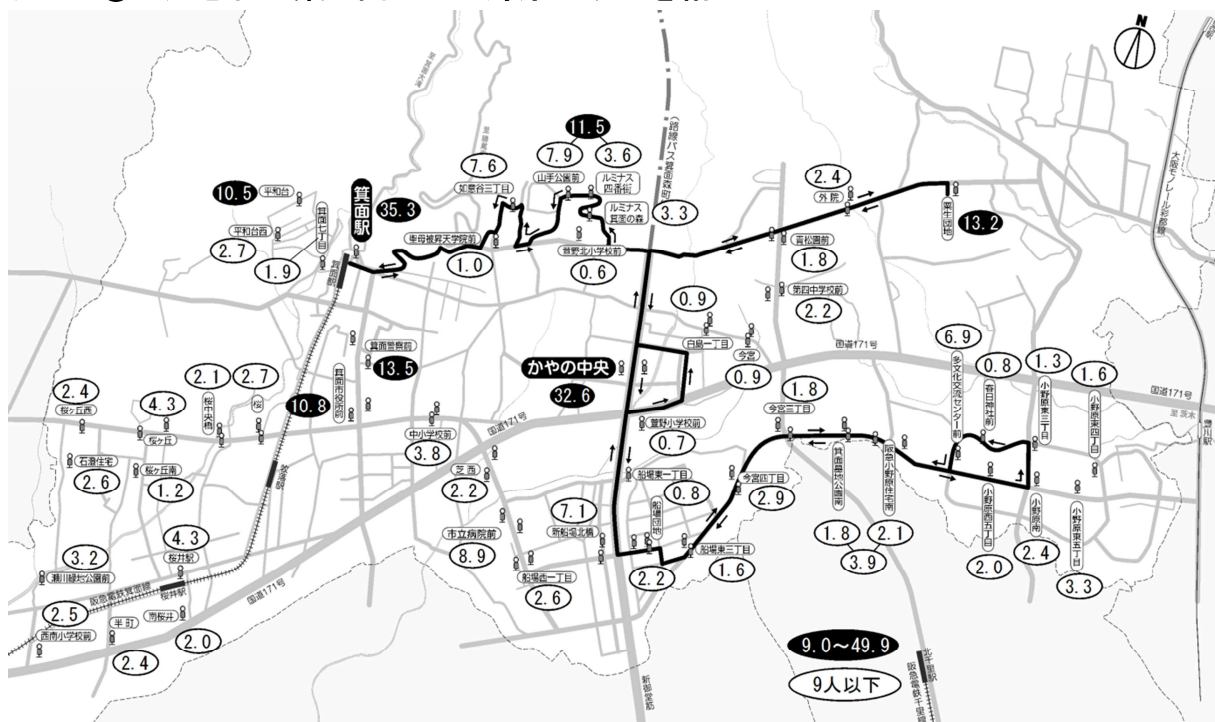
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	156.3km	9 時～13 時・ 14 時半～19 時・ 20 時半～22 時半	115 人	32.5%

■ケース⑨：如意谷・中部・小野原エリアを結んだルート



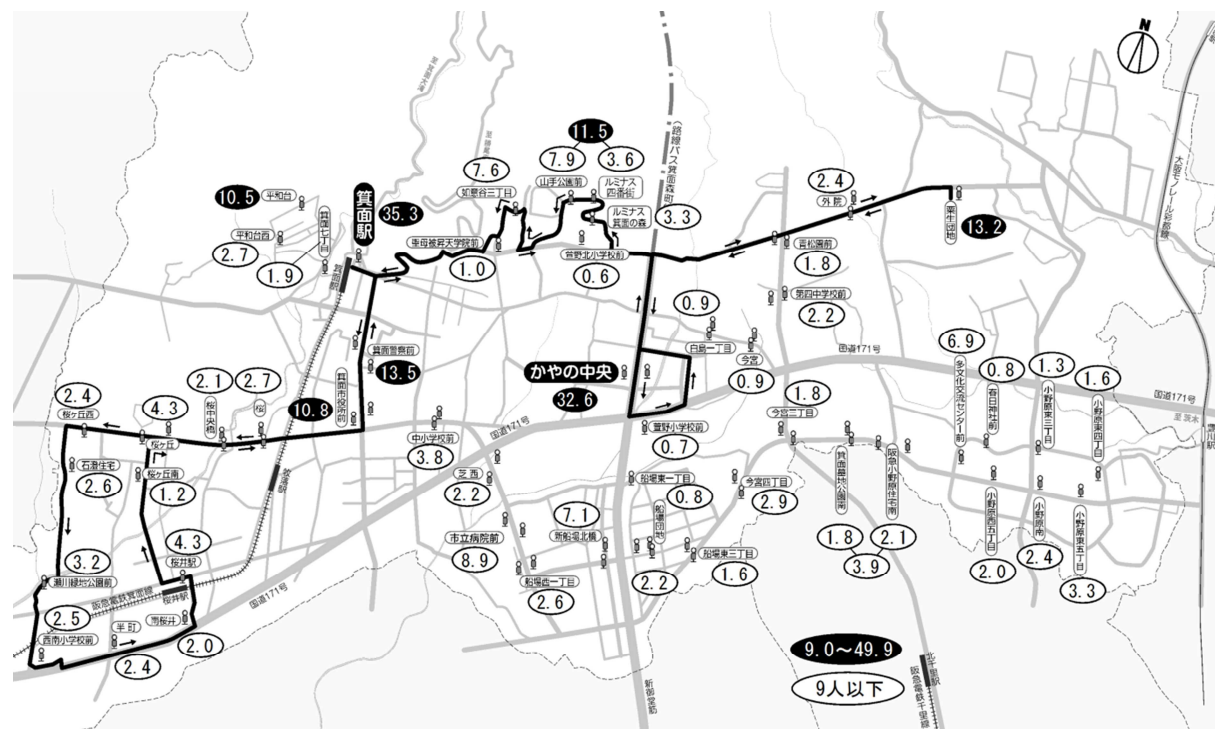
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	132.5km	9 時～13 時・ 14 時～18 時・ 18 時～20 時半	98 人	32.5%

■ケース⑩：如意谷・栗生団地・小野原エリアを結んだルート



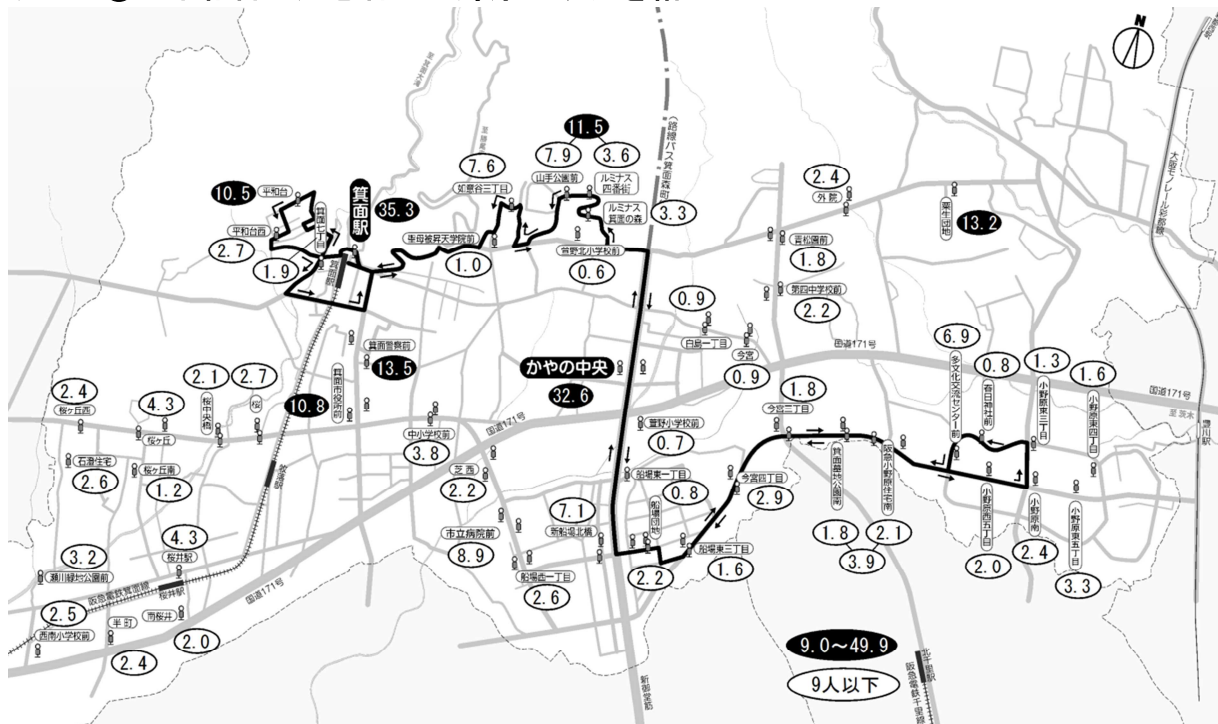
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	140.3km	9 時～13 時半・ 14 時半～19 時・ 20 時～22 時	103 人	31.1%

■ケース⑪：如意谷・西南・栗生団地エリアを結んだルート



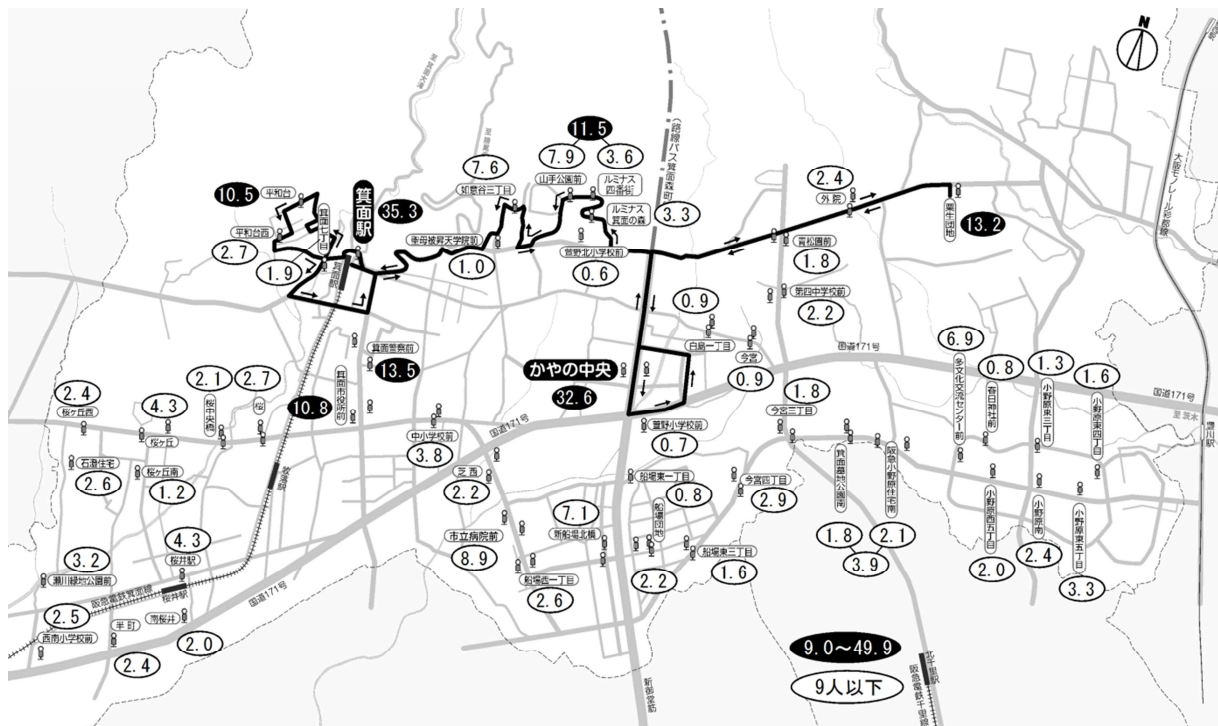
便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	144.3km	9 時～13 時半・ 14 時半～19 時・ 20 時～22 時	101 人	30.6%

■ケース⑫：平和台・如意谷・小野原エリアを結んだルート



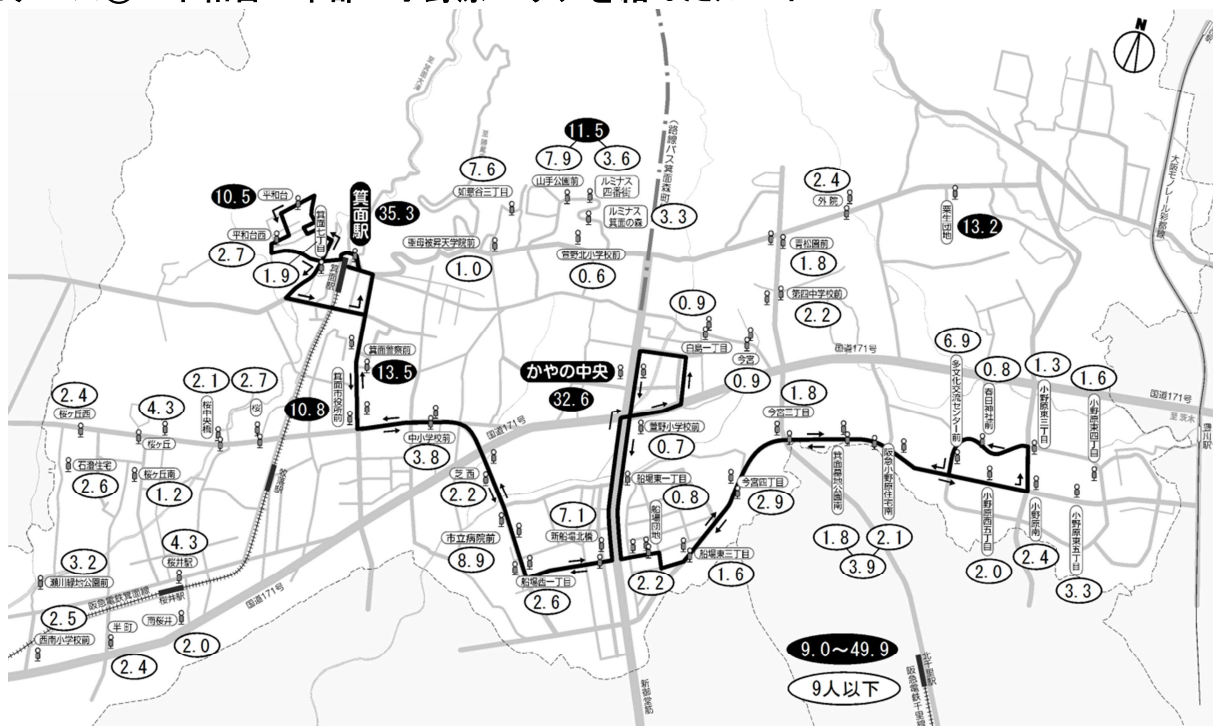
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	125.0km	9 時～13 時・ 14 時～18 時・ 19 時～21 時	91 人	30.5%

■ケース⑬：平和台・如意谷・栗生団地エリアを結んだルート



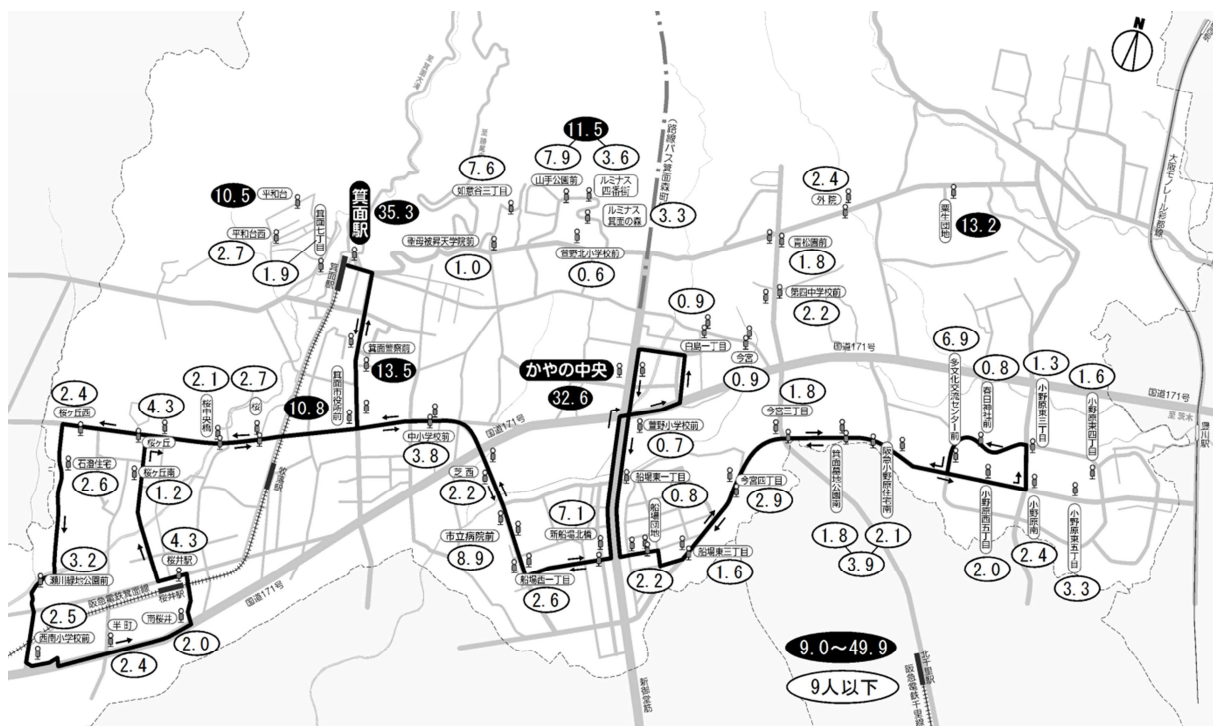
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	108.0km	9 時～12 時半・ 13 時半～17 時・ 18 時～19 時	78 人	30.4%

■ケース⑭：平和台・中部・小野原エリアを結んだルート



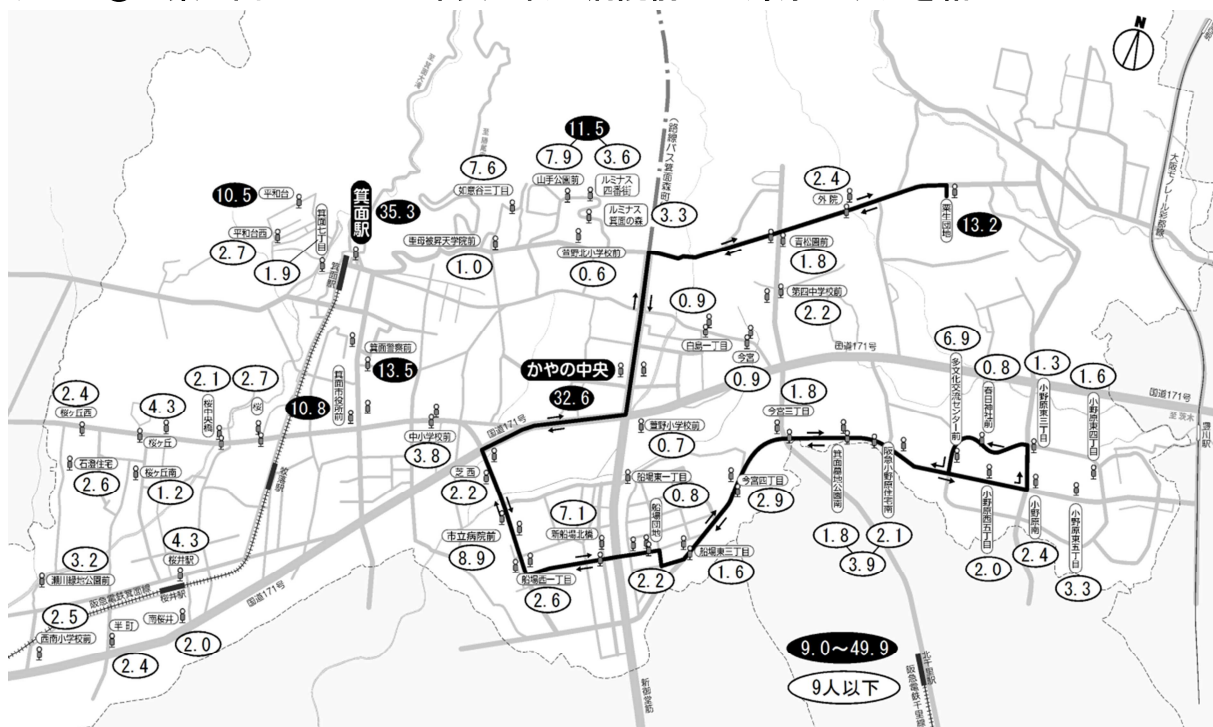
便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	123.0km	9 時～13 時・ 14 時～18 時・ 19 時～21 時	84 人	30.1%

■ケース⑮：西南・中部・小野原エリアを結んだルート

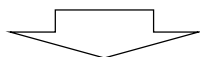


便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
5 便	154.8km	9 時～13 時半・ 14 時半～19 時・ 20 時～22 時半	100 人	29.1%

■ケース⑯：栗生団地～かやの中央～私立病院前～小野原エリアを結んだルート



便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
5 便	104.6km	9 時～13 時半 ・ 15 時～18 時	70 人	29.7%



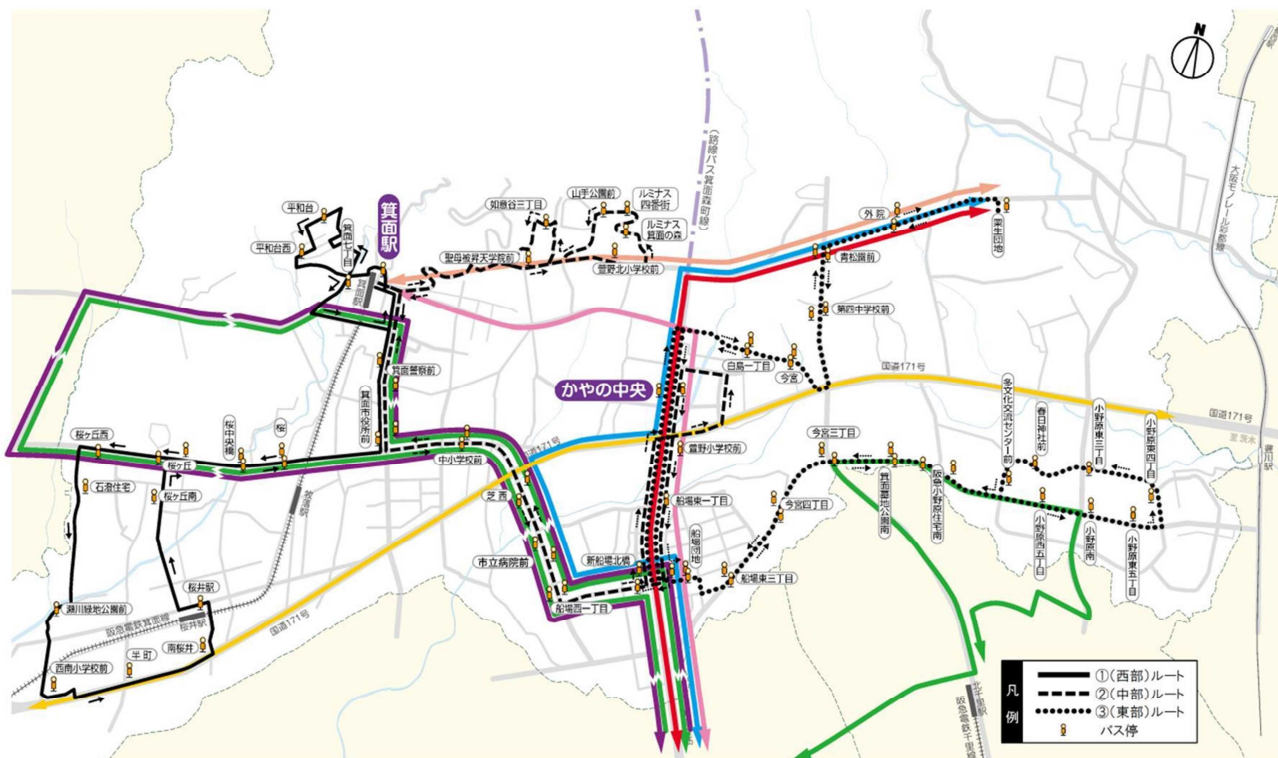
【検討結果】

- ・ 3つのエリアを統合した結果、収支率 50%には満たないが、改善するケースもある。
- ・ 収支率が改善したケースにおいては、運行しないエリアも発生するため、路線バスが運行していないエリアを確認する。

7. 路線バスが運行していないエリアの確認

- ・第27回市民部会の検討で意見のあった、日曜・祝日において、路線バスが運行していないエリアを確認する。

■日曜・祝日のオレンジゆずるバスルートと主な路線バスルート

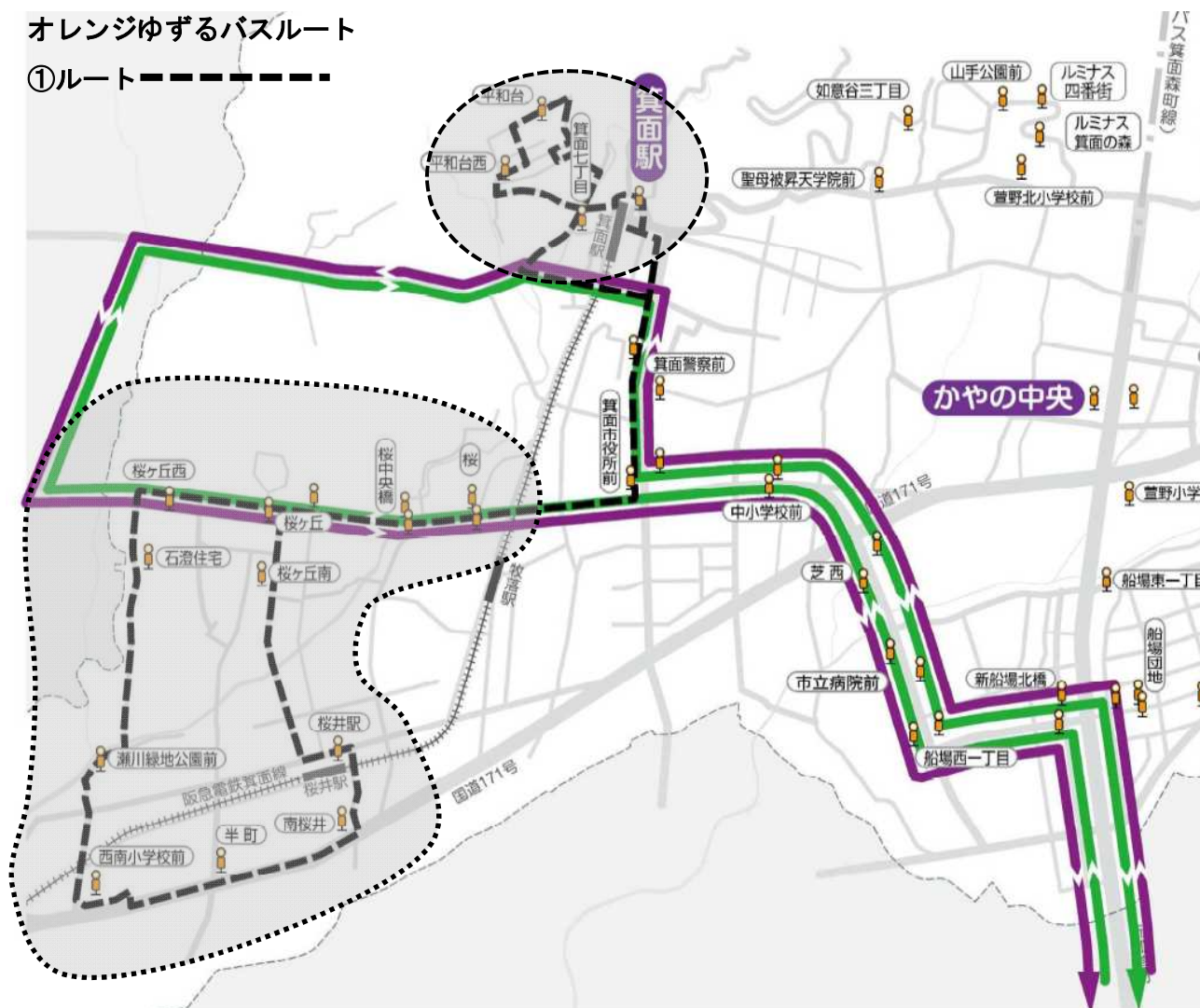


- ↓
- ・路線バスは路線毎に、目的地が異なる路線もあるため、各エリア毎にルートを確認する。

①平和台エリア・西南エリア

オレンジゆずるバスルート

①ルート-----



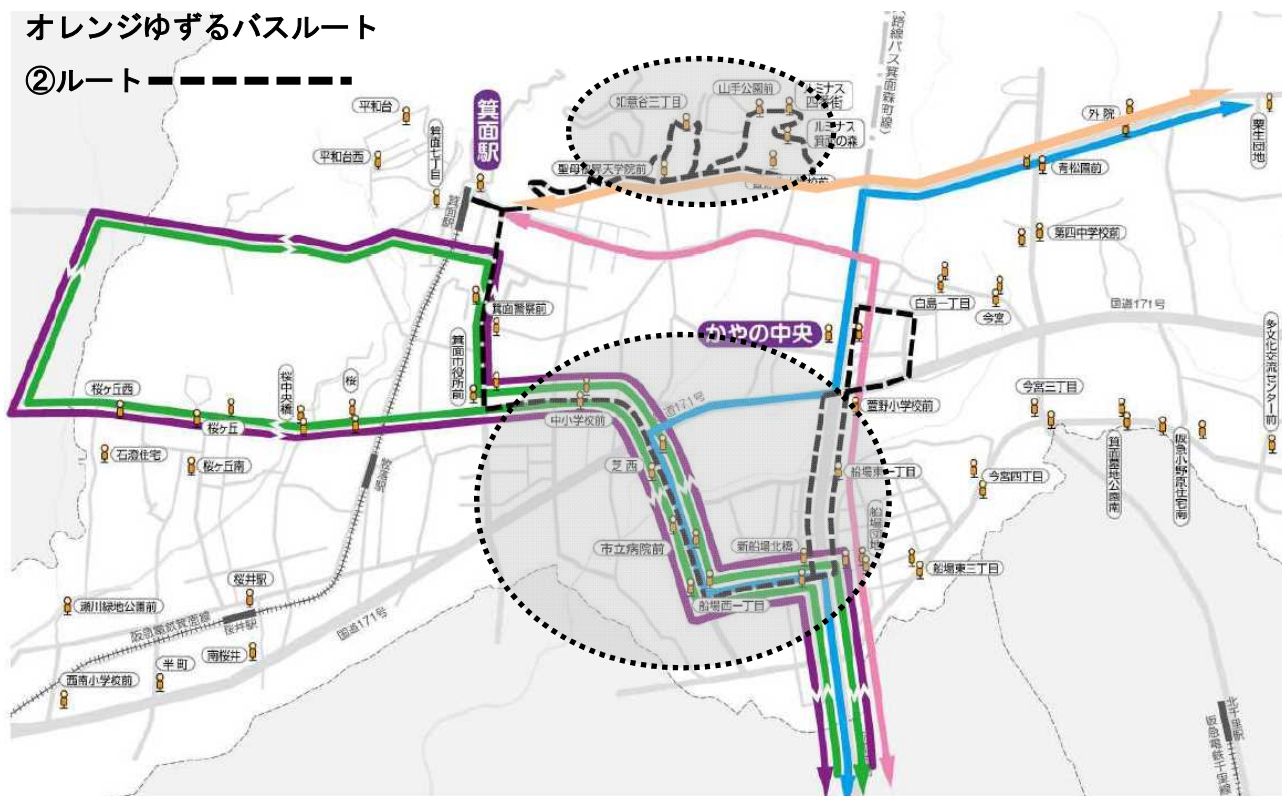
路線バスルート	便数	運行時間帯
千里中央～市役所前～警察前～桜ヶ丘西～市役所前～千里中央	9便/日	7時30分～14時30分
千里中央～市役所前～桜ヶ丘西～警察前～千里中央	7便/日	15時30分～21時30分

桜ヶ丘の利用者が警察前を目的地とした場合			運行時間帯	備考
乗車バス停	目的地	行き先		
桜ヶ丘	警察前	千里中央方面行き	7時30分～14時30分	アクセス不可
桜ヶ丘	警察前	新稲経由～箕面警察前行き	15時30分～21時30分	アクセス可能
警察前	桜ヶ丘	千里中央行き	15時30分～21時30分	アクセス不可

- ・平和台エリアは路線バスが運行していない。
- ・西南エリアで、特に坂道がある桜ヶ丘においては、「箕面駅」「箕面警察前」となっているが、路線バスは千里中央へのアクセスが主となる廻り方のため、14時までアクセスが出来ず、それ以降で目的地に行ったとしても、帰りの便がない路線バスでアクセスが出来ない。

②如意谷・中部エリア オレンジゆずるバスルート

②ルート - - - - -



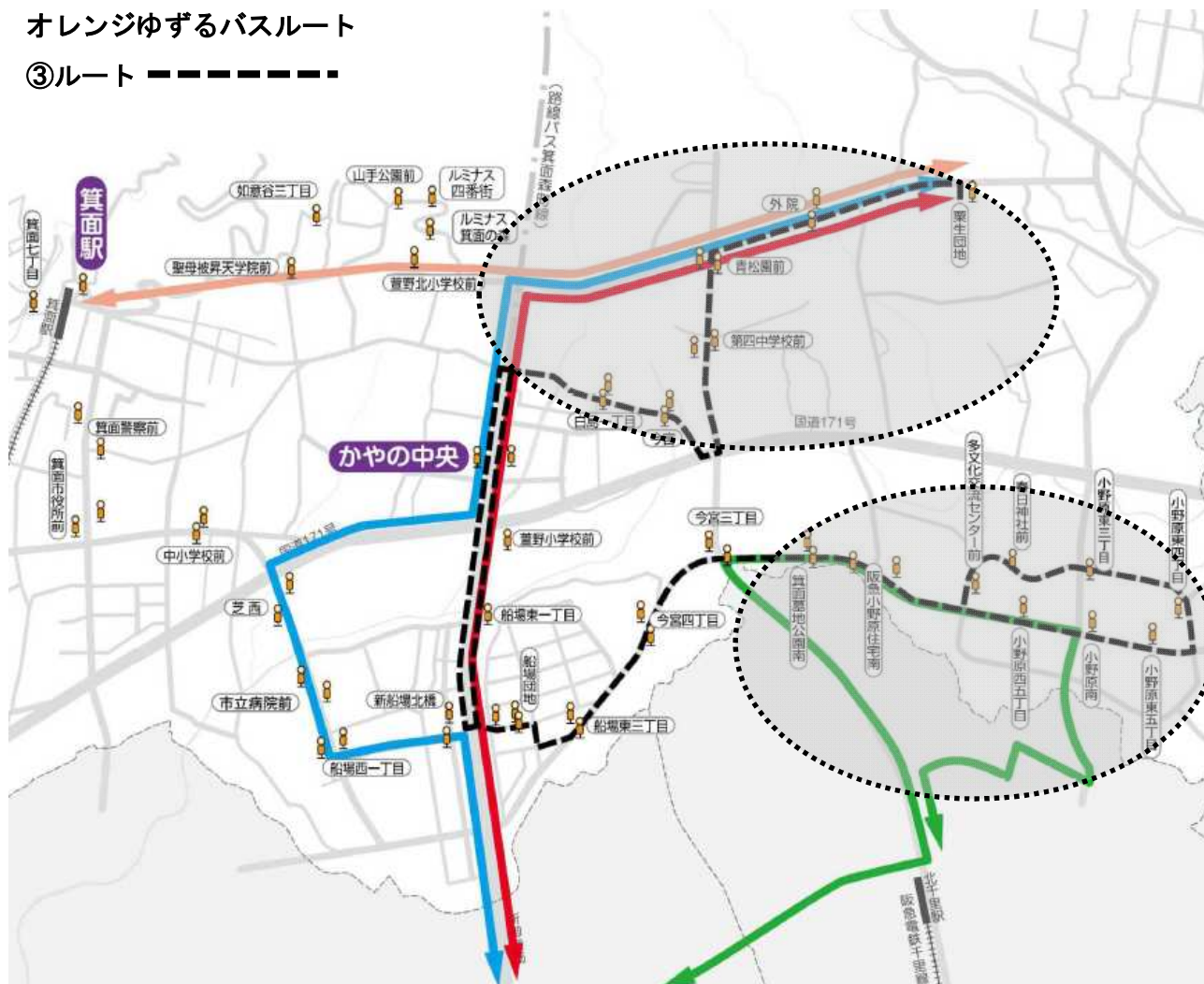
路線バスルート	便数	運行時間帯
千里中央～市役所前～警察前～桜ヶ丘西～市役所前～千里中央	9便/日	7時30分～14時30分
千里中央～市役所前～桜ヶ丘西～警察前～千里中央	7便/日	15時30分～21時30分
千里中央～市立病院前～かやの中央～粟生団地	7便/日	9時30分～15時00分
粟生団地～外院～白鳥～萱野北小学校前～聖母被昇天学院前～箕面駅	15便/日	7時00分～21時45分
千里中央～新船場北橋～かやの中央～白鳥～箕面駅	50便/日	6時00分～22時30分

- ・如意谷エリアは、山麓線が運行しているが、「如意谷3丁目」「山手公園前」「ルミナス四番街」「ルミナス箕面の森」は路線バスが運行していない。
- ・中部エリアにおいては、主な目的地となる「箕面駅」「箕面警察前」「かやの中央」へは路線バスでアクセスすることが出来る。

③栗生団地・小野原エリア

オレンジゆずるバスルート

③ルート ————



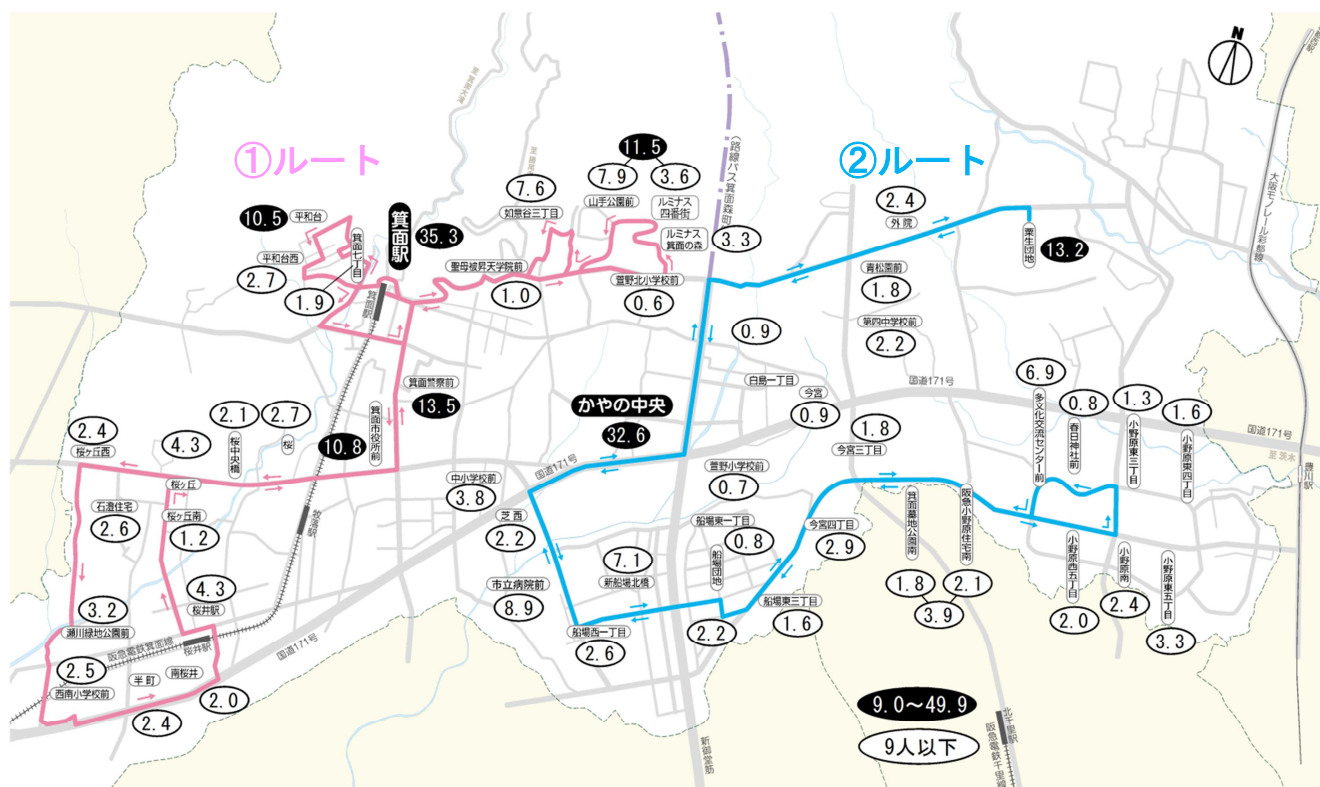
路線バスルート	便数	便数
千里中央～今宮3丁目～小野原西五丁目～千里中央	9便/日	12時30分～21時40分
栗生団地～外院～白島～萱野北小学校前～聖母被昇天学院前～箕面駅	15便/日	7時00分～21時45分
千里中央～新船場北橋～市立病院前～かやの中央～栗生団地	7便/日	9時30分～15時00分
千里中央～かやの中央～青松園前～栗生団地	18便/日	6時30分～21時30分

- ・ 栗生団地エリアにおいては、主な目的地となる「箕面駅」「かやの中央」へは路線バスでもアクセスすることが出来る。
- ・ 小野原エリアにおいては、「北千里」「千里中央」方面の路線バスが主となるため、オレンジゆずるバスの主な目的地である「かやの中央」へはアクセスが出来なくなる。

8. 西部（平和台・如意谷・西南エリア）と小野原エリアを残す場合の収支率

- ・3つのエリアで構成するルートを組み合わせのうち、日曜・祝日に路線バスが運行していないルートであり、最も収支率が高かったルートは、西部の平和台・如意谷・西南エリアを結ぶルートであった（参考資料1のP2参照）。このルートを①ルートとし、日曜・祝日において路線バスが運行していない東部の小野原エリアを残す②ルートを立案し、全体の収支率を比較することとする。

【見直し案A】

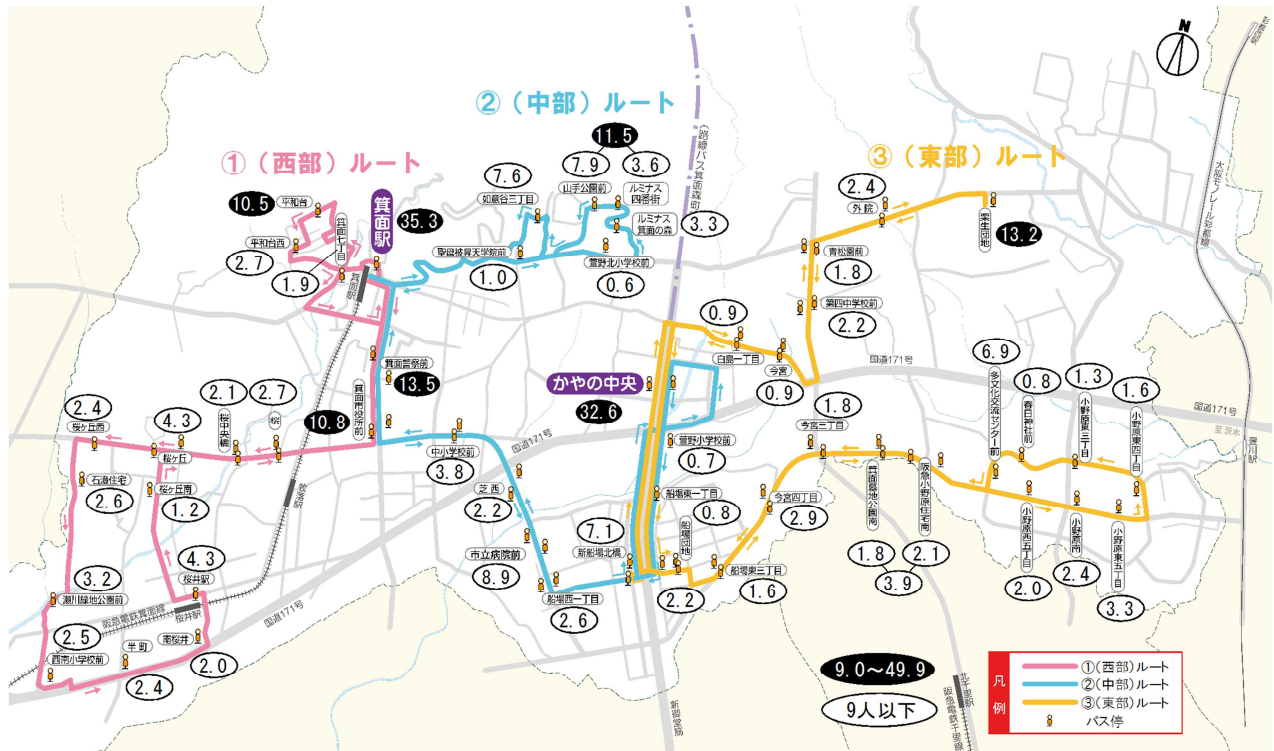


	便数	運行距離	運行時間 (概ね)	利用者予測	収支率予測
①ルート (平和台・如意谷・西南エリア)	5 便	95.8km	9 時～13 時 ・ 14 時～18 時	105 人	43.9%
②ルート (粟生団地～かやの中央～市立病院前～小野原エリア)	5 便	104.6km	9 時～13 時半 ・ 15 時～18 時	70 人	29.7%
合計			—	175 人	36.8%

【見直し案B（東部ルートを現行の③ルートを基本とした場合）】

①現行ルート

- ・現行の③ルートは6便で運行しているが、市民部会での検討を踏まえ、利用者の少ない最終便を廃止し、効率化を図った収支率を以下に示す。



ルート別収支率

ルート	便数	収支率予測
①ルート	6 便	34.7%
②ルート	5 便	37.3%
③ルート	5 便	30.6%
合計		34.2%

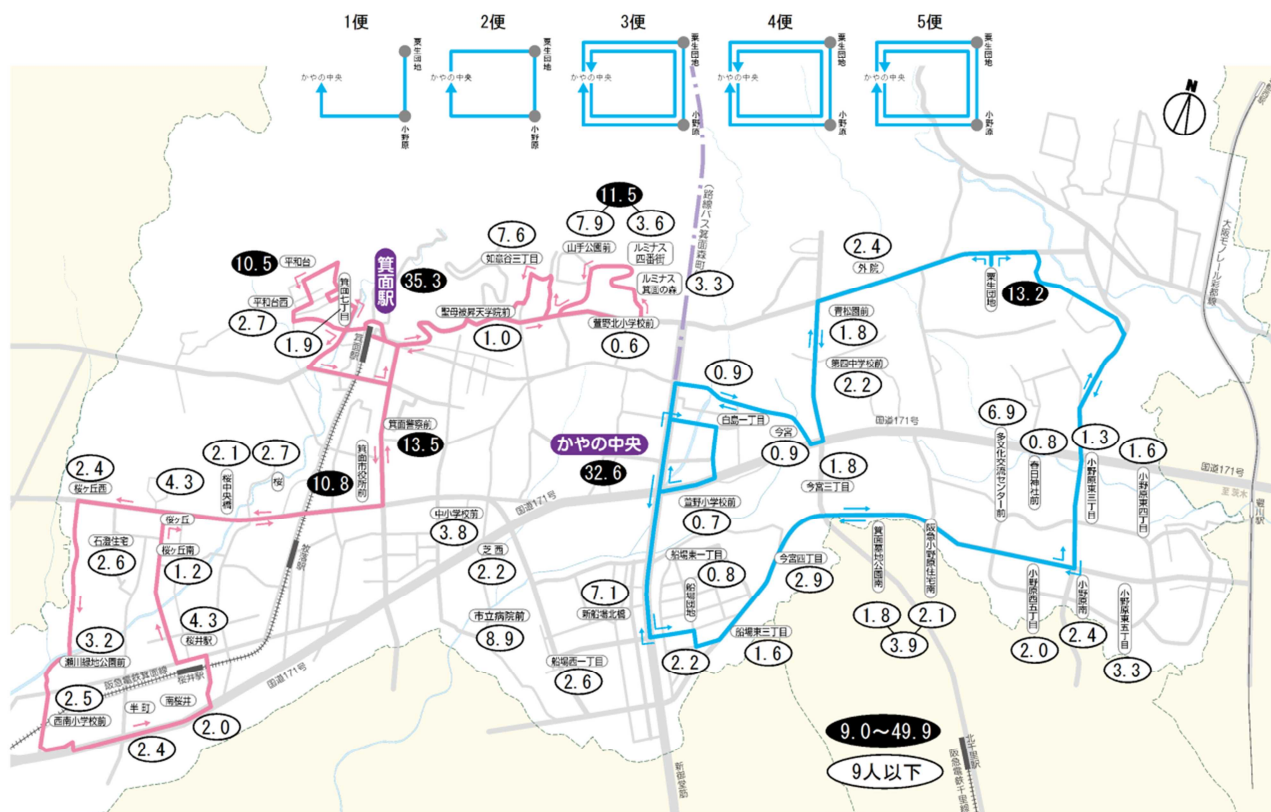
②運行ルートの見直し

- ・効率化を図るため、市民部会の意見でもあった、現行の③ルートの小野原の東部をカット。



【見直し案B】

- ・ 現行の③ルートを基本に、小野原東部をカットしたうえで、「栗生団地」「小野原」エリアの利用者が「かやの中央」に行けるよう運行ルートを変更することで、運行距離と時間を短縮し効率化を図った。



	便数	運行距離	運行時間（概ね）	利用者予測	収支率予測
①ルート （平和台・如意谷・ 西南エリア）	5 便	95.8km	9 時～13 時 ・ 14 時～18 時	105 人	43.9%
②ルート （栗生団地～かやの中 央～小野原エリア循 環）	5 便	94.9km	9 時～13 時 ・ 14 時～17 時	77 人	34.1%
合計			—	182 人	39.2%

※②ルートは小野原～かやの中央～栗生団地を循環させたルート

【検証結果】

- ・ 路線バスの運行していない、小野原エリアも運行するルートの案A～Bのうち、最も収支率が高いのは見直し案B（39.2%）であった。