

**箕面市地域公共交通活性化協議会
第4回分科会**

平成21年10月

目次

運行計画案の見直し

- 1．説明会の概要**
- 2．市民の意向**
- 3．バス事業者の意見**
- 4．市民の意向を反映した運行ルート案のたたき台**

収支の検討

- 5．前提条件の整理**
- 6．需要予測の結果**
- 7．運行経費**
- 8．運賃等の設定**

運行計画案の見直し

1. 説明会の概要（1）

開催期間：10月5日（月）～10月17日（土）

日曜・祝日を除く

開催場所：市内12箇所の小学校区

13会場を予定したが、1会場は台風接近に伴う荒天のため中止

実施内容：スライドを用いた運行計画案等の説明

- ・市内バス交通の現状と課題
- ・検討の経緯
- ・運行計画案作成までの経過
- ・運行計画案
- ・今後の進め方

質疑応答

アンケート調査

出席者数：のべ208名



1 . 説明会の概要 (2)

アンケート調査にて意向把握を行った事項：

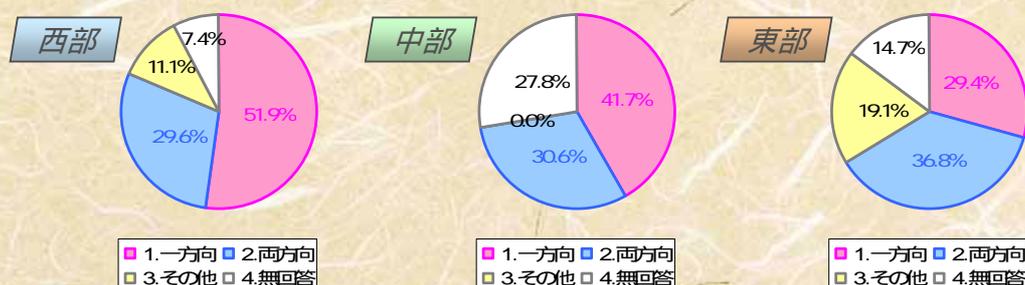
巡回方向	一方向か、両方向か
積み残し	小型車で細かいルートか、中型車で広い道路のみ走行
所要時間	目的地へ乗り換えなしで結ぶか、ルートを削除・見直しして所要時間を短縮するか
松寿荘への乗り入れ	乗り入れる（全便、一部便）か、乗り入れないか
新規ルートの設定	
廃止ルートの発生	
新規バス停の設置	
路線バスとの役割分担	

2 . 市民の意向 (1)

巡回方向

< 運行計画案：市街地の5ルートは一方向（北部は往復） >

- 西部地区では、（運行計画案の一方向を）容認する意見が半数以上
- 中部地区では、一方向を容認する意見が多いが、両方向を求める意見との差は少ない
- 東部地区では、両方向を求める意見が多い

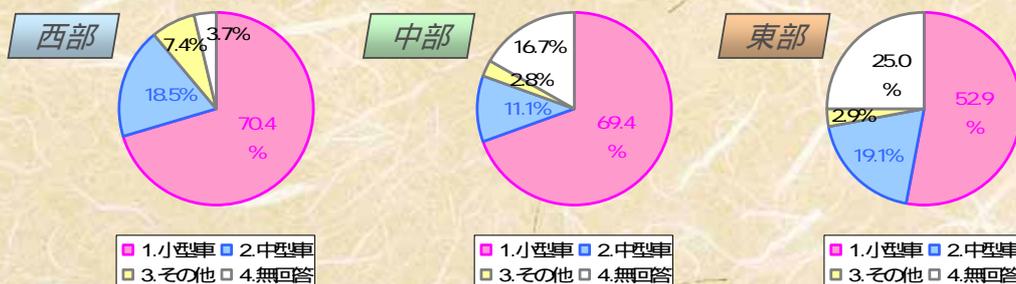


2. 市民の意向 (2)

積み残し

< 運行計画案：全便小型車（定員35名(座席：11名、立席：24名)）>

- 全ての地区で肯定的な意見が多数
(狭い道路で小回りが利く、細かいルートの設定)
- 利用者が多い東部北ルート等では対策が必要との意見もある
- 座席数が少ないことが不安との意見もある

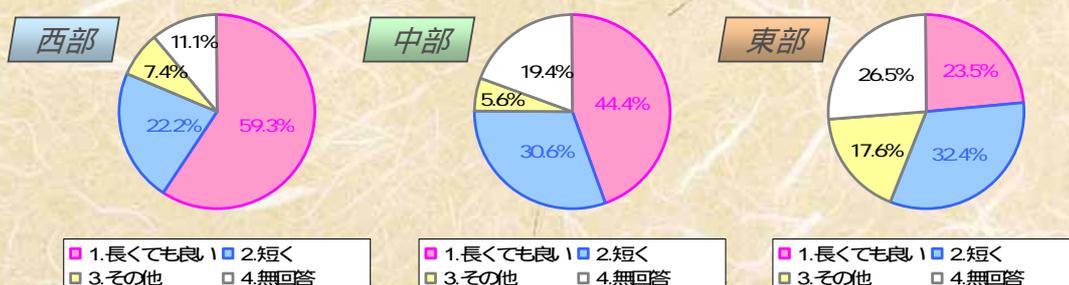


2. 市民の意向 (3)

所要時間

< 運行計画案：1便あたり 西部・中部：50分台、
東部：70分台（北部：片道41分）>

- 西部地区・中部地区では、概ね肯定的
- 東部地区では、所要時間の短縮を求める意見の方が多い（行きと帰りの時間差が大きい）

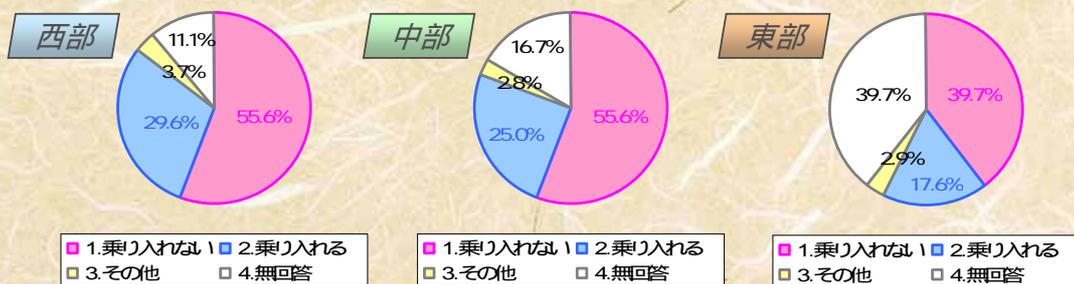


2. 市民の意向（4）

松寿荘への乗り入れ

< 運行計画案：乗り入れを行わず、中央線に停留所を新設 >

- 全ての地区で乗り入れないとする意見が多数
- 利用者が多い時間帯は乗り入れを希望する意見もある



2. 市民の意向（5）

新規ルート・廃止ルート・バス停

< 運行計画案：現行のMバスルートを中心に、ルートの拡充と運行本数を大幅に増加させるなどにより、飛躍的にバスサービスを改善 >

- 西部地区・中部地区では、（運行計画案を）概ね容認
- 東部地区では、見直しを求める意見が過半数を大幅に上回る
（廃止ルートの見直し、経路の変更、路線の延伸、バス停の追加など）

2 . 市民の意向 (6)

路線バスとの役割分担

< 運行計画案：東部北ルートと箕面山麓線（路線バス）が競合するため、箕面山麓線の循環系統を見直して、路線バスは箕面駅との往復便（鉄道フィーダー）を充実 >

- 西部地区・中部地区では、役割分担すべきとの意見が多数
- 東部地区では路線バスも引き続き運行を求める意見と役割分担すべき見直しを求める意見に分かれる

2 . 市民の意向 (7)

その他（自由意見）

- 市民の意見を十分に聞いて、より良い計画を策定して下さい。（市全域）
- 乗りやすく、使いやすいバスにしてほしい。（西部）
- 路線バス・鉄道等で他のコースや手段がある場合には、行き先を削ってもよいのではないかと。（中部）
- 今までバスが運行されていなかったもので、是非とも先のことを考えてルートを決定してほしい。（東部）
- 上手く乗り継げるように、路線バスと連携して便利に使えるようにしてほしい。（北部）
- 週に1日1便を見直しできないか。（中部・北部）
- 低運賃、割引運賃を検討してほしい。（市全域）

3 . バス事業者の意見

東部北ルートの見直し

- 路線バスの箕面山麓線は、現在赤字路線であり、今後減便、廃止を検討する必要がある。
- 運行計画案の東部北ルートが設定されると、重複している区間で競合関係となり、更なる収支悪化となる可能性があり、箕面駅との往復便を充実させるのは困難で、結果として箕面山麓線の減便、廃止もあり得る。

⇒ 完全に重複している箕面駅～栗生団地間については、ルートの再検討が必要

4 . 市民の意向を反映した運行ルート案のたたき台（1）

西部北ルート

- 利便性の向上
 - 新稲バス停位置を見直し

西部南ルート

- 利便性の向上
 - 国道171号沿いから市役所方面への経路を変更
 - 箕面駅方面への運行を取り止め

4 . 市民の意向を反映した運行ルート案のたたき台（ 2 ）

中部ルート

- 利便性の向上
 - 新船場北橋（SSOK最寄り）への経路変更
 - 如意谷住宅内のバス停を追加
 - 両方向の運行
- 運行時間の短縮
 - 市立病院周辺の経路を変更

4 . 市民の意向を反映した運行ルート案のたたき台（ 3 ）

東部北ルート

- 箕面山麓線の廃止を回避
 - 山麓線競合区間の経路を変更
- 廃止予定ルートの復活
 - 粟生間谷西周辺ルートを設定
- 利便性向上
 - 東山住宅内の経路を変更
 - 間谷住宅内の経路を変更、バス停を追加
 - 彩都粟生地区の経路を変更、バス停を追加
 - 両方向の運行
- 運行時間の短縮
 - 箕面駅方面への運行を取り止め

4 . 市民の意向を反映した運行ルート案のたたき台（4）

東部南ルート

- 廃止予定ルートの復活
 - 豊川住宅周辺の経路を設定
- 利便性の向上
 - 両方向の運行

北部ルート

- 利便性の向上
 - 下止々呂美のバス停を追加
 - 1週間に1便だけでは、利用は難しいため、新たなバスを運行させるのではなく、路線バスの箕面森町線と新たなバスとの乗り継ぎ割引運賃の導入等を検討

収支の検討

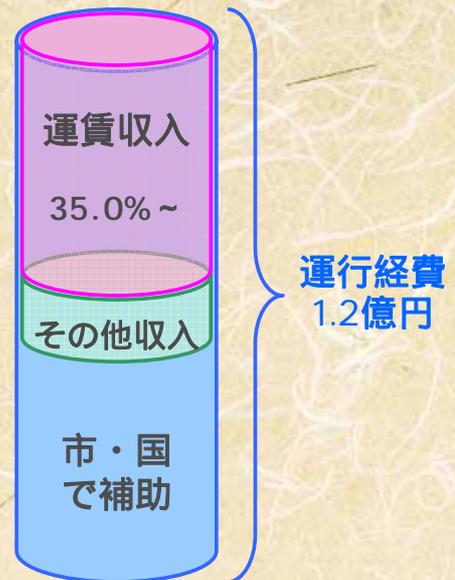
5 . 前提条件の整理

収支の検討は、

需要の予測
(見込みの利用者数)

運行に必要な**経費**
(1億2000万円以内)

収支の**目標**
(運賃収入は収入全体の
35%を確保)



を見ながら、必要な収入を確保するための方針
(運賃体系など)を決定していきます。

6 . 需要予測の結果

需要予測の考え方

- さまざまな予測方法が考えられるため、複数の方法で実施しました。
- 収支予測に利用する需要は、運賃等の検討の際に最も安全になるように、最小の値を利用することにします。



需要予測の結果

年間の利用者数 330,690人
1日あたり 906人

7. 運行経費

経費算出の設定条件

経費上限：1億2000万円

運行内容：第3回分科会で示された運行計画案



算出結果

- ・ 毎日運行（北部は週1日）
- ・ 運行時間は8～19時
- ・ 1便/時間（北部は1便/日）
- ・ 小型車



市内5ルートで
1日あたり11便

317,534 km/年 × * 380 円/km 1億2000万円/年

*は算面市内バス路線網整備研究会議の検討で用いた1キロあたりの運行経費単価

今後、運行ルートの修正や運行経費の詳細検討により、
運行時間帯や運行便数は多少変動する可能性があります。

8. 運賃等の設定（1）

運賃設定の基本的な考え方

■ 地域公共交通づくりハンドブック（国土交通省 監修）

運賃設定の注意点

- 路線バスと競合する区間がある場合には、利用者の混乱、路線バス利用者との不公平、路線バスの退出が生じないようにする運賃体系が望まれます。
- 路線バスとコミュニティバス（市内バス）が併存する地域では、路線バスの運賃体系に配慮した料金を設定することが望まれます。

8 . 運賃等の設定 (2)

運賃設定の基本的な考え方

■ コミュニティバス・アセスメント指針 (兵庫県 監修)

運賃水準

- 運賃収入率が50%未満の場合、「路線バスなみの運賃」より極端に低運賃とするケースは避けることが望まれます。
- 公的助成を受けたコミュニティバスの低い運賃水準が、民業圧迫とならないようにする必要があります。

8 . 運賃等の設定 (3)

運賃等の検討

● 基本運賃

● 割引運賃

高齢者割引

乗り継ぎ割引、障がい者割引、
家族割引、回数券、定期券、
1日券 など

● その他収入

広告料、協賛金、
会費、グッズ販売 など

基幹的な運賃体系

収支率が35%以上となるように検討します

収支の検討に用います

付随的な運賃体系

利用促進が期待される割引について検討します

収支の検討には用いません

8 . 運賃等の設定 (4)

現行の路線バス (阪急バス) の基本運賃

箕面市内 (周辺含む) **区間制**の運賃体系を採用



市街地の区間では	2 1 0 円
	2 3 0 円
北部 ~ 市街地では	4 0 0 円

乗り換えの際は、乗り継ぎ割引等がないため、改めて運賃が必要です。

8 . 運賃等の設定 (5)

基本運賃について、路線バス (阪急バス) との協議状況

- 阪急バスと同等運賃の区間及び金額

西部	: 全区間	2 1 0 円
中部・東部	: 一部区間	2 3 0 円
北部	: 北部内	1 5 0 円
	北部 ~ かやの中央	4 0 0 円
	北部 ~ 箕面	6 1 0 円

⇒ 同一の基本運賃 (運賃体系) が望ましい。

・競合する区間で異なる運賃となり、路線バスに影響が出た場合、減便、廃止等の影響が出る可能性がある。

8 . 運賃等の設定 (6)

新しいバスの基本運賃の検討

- **市民意向に基づく運賃**
100円、150円、200円、210円均一 など
- **路線バスと同一の運賃**
区間制 (市街地 : 210 ~ 230円)
(市街地 ~ 北部間 : 400円)

8 . 運賃等の設定 (7)

割引運賃について、路線バス (阪急バス) との協議状況

■ 新しいバスだけの割引運賃について

- 高齢者割引、障がい者割引、乗り継ぎ割引、
1日乗車券、定期券及びゾーン定期券の設定

⇒ いずれも可能

- 割引の割引 (例えば、高齢者割引して乗り継ぎ割引) にかかるものは、国との協議が必要。
- 高齢者の対象を65歳以上とする場合は、グランドパス65との併用が課題。
- 1日乗車券は、販売方法や料金設定などが課題。

8 . 運賃等の設定 (8)

割引運賃について路線バス (阪急バス) との協議状況

■ 新しいバスと路線バスの連携について

- 新しいバスとの乗り継ぎ割引

⇒ 困難

- ・現時点では、ソフト面の整備の技術的な課題とハード面の整備などの問題がある。

- 高齢者用フリー定期券「グランドパス65」

⇒ 利用可能

- ・但し、収支への影響面で課題がある。

- ICカードや回数カード

⇒ 利用可能

8 . 運賃等の設定 (9)

新しいバスの割引運賃の検討

- 高齢者割引

- 65歳以上、70歳以上、75歳以上

- 障がい者割引

- 乗り継ぎ割引

- ・新しいバス同士

- ・新しいバスと路線バス

- ・適用条件、技術面での課題

- ・事業者、関係機関との調整

- 家族割引

- ・週末・休日の公共交通利用を促進するために、家族単位で割引を実施

- ・適用範囲、収支への影響面での課題

8 . 運賃等の設定 (10)

新しいバスの割引運賃の検討

- **回数乗車券**
 - ・ 普通回数券
- **定期乗車券**
 - ・ 定額の支払いで一定期間 (1 ヶ月 ~ 1 年間)
新しいバスの乗り降りが自由
(販売方法等が課題)
- **1 日乗車券**
 - ・ 定額の支払いで、新しいバスが乗り降り自由
(販売方法等が課題)

8 . 運賃等の設定 (11)

その他収入

- **広告料**
 - ・ 路線図、バスマップ、ウェブサイト
 - ・ バス車体、車内
 - ・ ネーミングライツ (命名権) など
- **協賛金**
 - ・ 商業施設
 - ・ 福祉・公共施設
 - ・ 医療施設 など
- **グッズ**
 - ・ 新しいバスに関連した商品 など
(玩具、キャラクター)
- **会費**
 - ・ 地区・自治会・サポート会 など