

## 議題(1) 平成25年度の本格運行(素案)について

第14回市民部会(11/27)での意見交換、ならびに、第8回専門部会(12/3)での検証をふまえた以下の本格運行(素案)について、第15回市民部会での意見交換を整理したうえで、第18回協議会(12/12)に諮ることとする。

### 1. 運行サービスについて

#### (1) 運行ルート

第14回市民部会に示した運行ルートについて、競合路線に対する阪急バスとの協議をふまえ、p.5のとおり変更した。

#### (2) 運行計画

効率性の高い運行を実現するため、運行時間帯や便数を見直すとともに、休日の運行の取り止めを行い、以下に示す運行計画とする。ただし、運行を取り止める休日については、休日限定の新たな実証運行を検討するものとする。

#### 【現行】

	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行日	運行時間	便数
青ルート	29.2 km	142分	毎日	8時 ～ 19時	11便/日
赤ルート	35.0 km	157分			
黄ルート	30.9 km	144分			

#### 【本格運行計画(素案)】

	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行日	運行時間	便数
青ルート	26.0 km	120分	月曜日 ～ 土曜日 (祝日除く)	8時 ～ 18時	11便/日
赤ルート	27.8 km	120分			
黄ルート	26.6 km	120分			

#### (3) 運行ダイヤ

ルート及びバス停の見直しによる所要時間の短縮から得られた余剰分を活用し、運行間隔の短縮やパターンダイヤ化を実現した運行ダイヤとする。

また、各ルートが重複する区間(例:箕面駅-かやの中央間)については、利用者の利便性を考慮して、運行ダイヤが重ならないよう、配慮する。

## 2. 費用負担について

### (1) 運行経費について

平成 25 年度の本格運行に係る運行経費は、年間 9,900 万円\*程度と想定される。

※ 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

### (2) 収入について

#### ① 運賃収入

- ルートのショートカットや夜間ならびに休日運行の取り止めによる利用者の減少と利用者の多い昼間時間帯のサービス強化による利用者の増加、および直近の傾向を考慮すると、平日 1 日あたり 1,341 人、土曜日 1 日あたり約 1,158 人が利用すると考えられる。運賃により、利用者の変動しないと仮定すると、各運賃設定により、以下の運賃収入が見込まれる。

料金設定	収入見込み(収支率)
A. 現在のオレンジゆずるバスの運賃制度と同じ料金設定 (= 1 乗車あたりの運賃単価：123 円)	約 4,800 万円 (48.5%)
B. 75 歳以上の利用者は 1 乗車あたり 100 円を負担 その他利用者は 1 乗車あたり 200 円を負担 (=75 歳以上のみ高齢者割引運賃を適用、その他各種割引制度の廃止)	約 6,330 万円 (64.0%)
C. 全ての利用者が 1 乗車あたり 200 円を負担 (=各種割引制度の廃止)	約 7,700 万円 (77.8%)
D. 70 歳以上の利用者は 1 乗車あたり 110 円を負担 その他利用者は 1 乗車あたり 210 円を負担	約 5,900 万円 (59.6%)

#### ② その他収入

- 新たな収入確保策・利用促進策によるその他収入 (+ $\alpha$ ) の確保を目指す、その他の収入額については、大きな効果は期待できない。
- しかし、持続可能な運行に向けた収支改善として、一日乗車券の発行による利用促進を図る。

(3) 費用負担のあり方について

	料金設定	運行経費	運行収入	費用負担
現行	A. 現在のオレンジゆずるバスの運賃制度と同じ料金設定 (= 1 乗車あたりの運賃単価：123 円)	9,900 万円	4,800 万円	5,100 万円
割引	B. 75 歳以上の利用者は 1 乗車あたり 100 円を負担 その他利用者は 1 乗車あたり 200 円を負担 (=75 歳以上のみ高齢者割引運賃を適用、その他各種割引制度の廃止)	9,900 万円	6,330 万円	3,570 万円
	C. 全ての利用者が 1 乗車あたり 200 円を負担 (=各種割引制度の廃止)	9,900 万円	7,700 万円	2,200 万円
運賃	D. 70 歳以上の利用者は 1 乗車あたり 110 円を負担 その他利用者は 1 乗車あたり 210 円を負担	9,900 万円	5,900 万円	4,000 万円

**今回の市民部会における検討内容**

- 費用負担のあり方について
  - ① Mバス運行時と同程度とする (=4,300 万円)
  - ② 運賃等の収入と市負担が同額とする (=4,950 万円)
- 一日乗車券について

## 【参考】専門部会(12/3)での検証結果

### 【新たな収入確保策・利用促進策について】

- 広告事業については、事業者から代理店への働きかけを行ったが、新たなクライアントは獲得できず、事業としては成り立たないと考えられる。
- 地域からの寄附制度については、ふるさと寄附金制度を活用する方法も考えられる。ただし、効果は未知数である。
- 新たな収入確保策・利用促進策については、様々な取り組みが考えられるが、その効果は大きくないと考えられる。

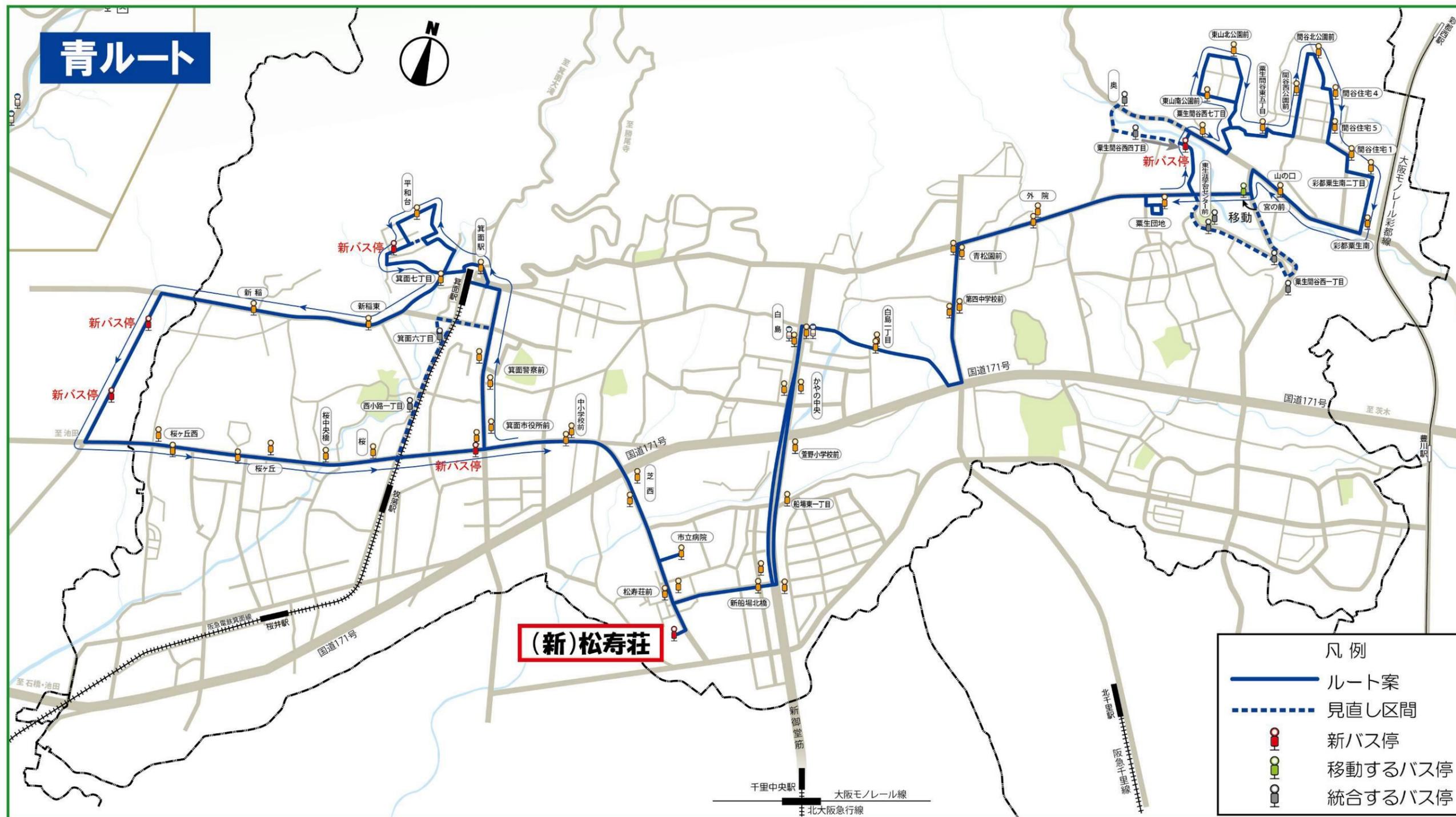
### 【その他】

- オレンジゆずるバス利用者の1乗車あたりの運賃単価は、他のバスに比べて、著しく低い※と考えられる。収支率を改善するためには、高齢者割引のあり方も含め、運賃制度のあり方を考えてもよいのではないかと。
- 一日乗車券については、本格運行にあわせて、実施することが可能である。なお、料金設定については、通常運賃の3倍ぐらいにすることが一般的である。
- また、1日乗車券の発行にあわせて、乗継割引は廃止してもよいのではないかと。

※ 1乗車あたりの運賃単価：123円（利用者の半数以上が割引制度を利用していると考えられる。）



① 青ルート



② 赤ルート



