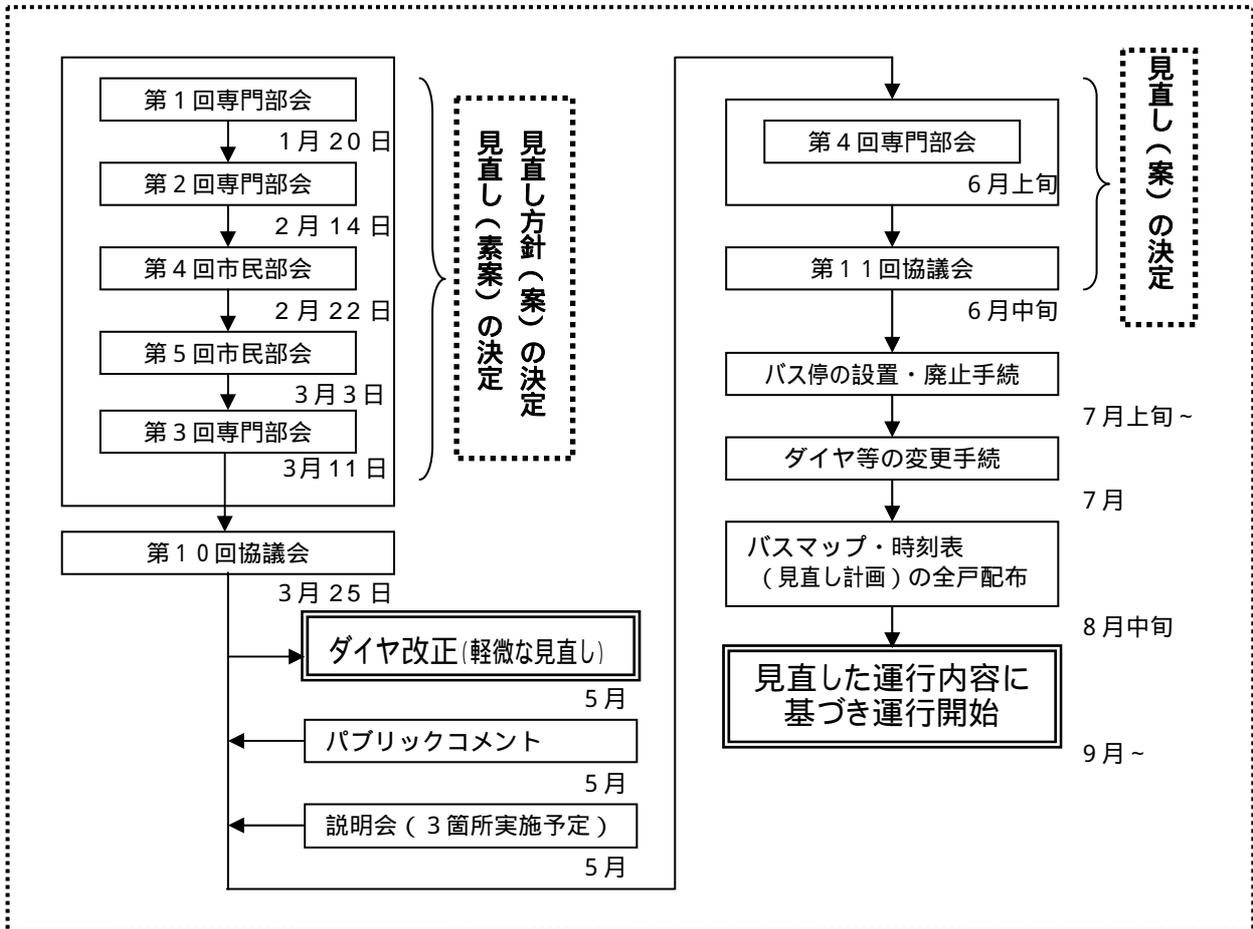
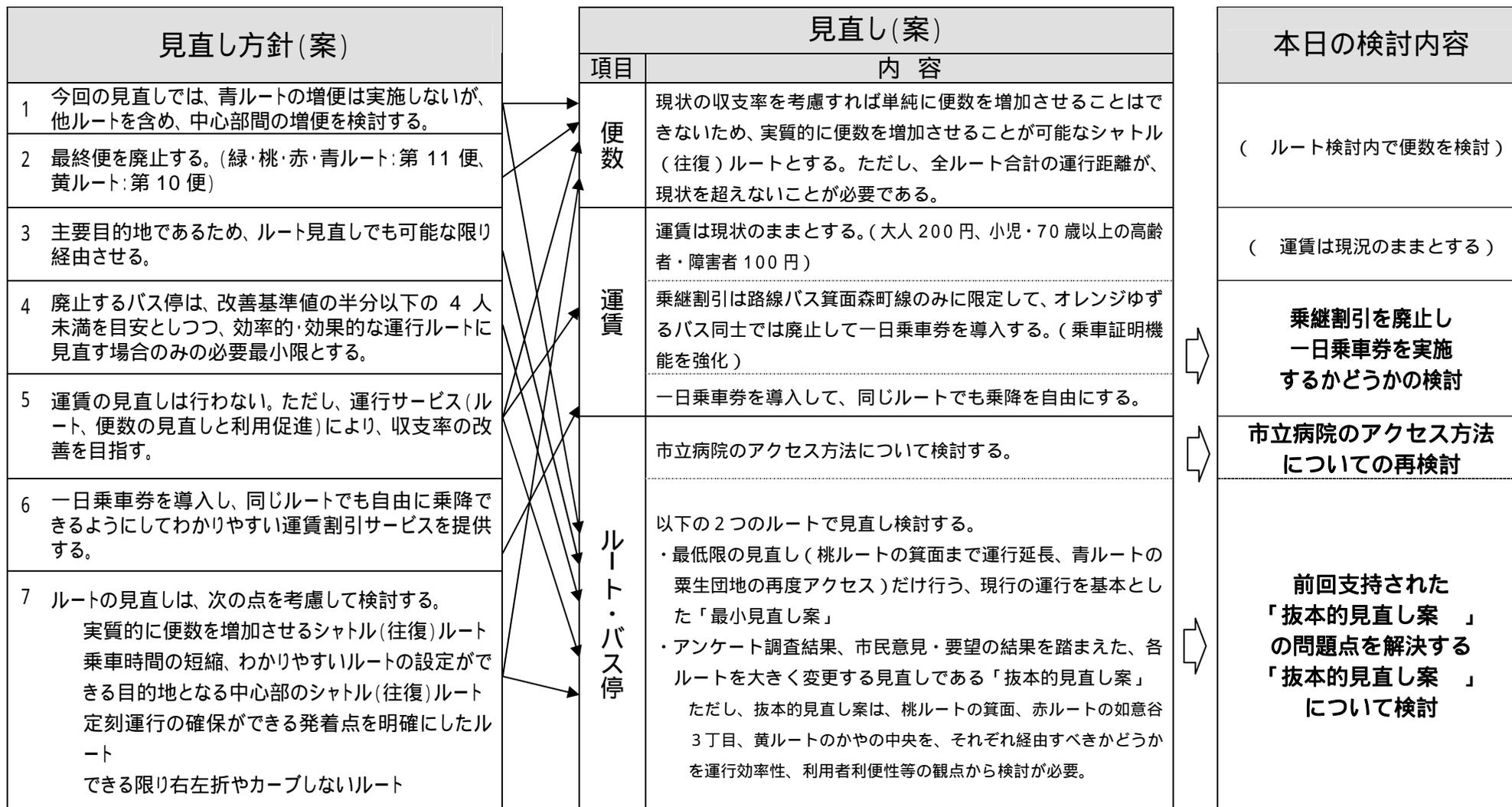


# 運行計画の見直し検討について

## 1. 見直しスケジュール



## 2. 運行計画の見直し(案)と本日の検討内容



### 3. 運行計画の見直しの検討

#### 3.1 運賃の見直しについての検討

検討の順序としては、便数及びルート・バス停の見直しによる収支率の改善効果を把握の上、さらに収支率の向上が必要な場合に割引運賃の適用範囲の縮小等を検討する。

#### 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	

収支データ（阪急バスの月額収入9～1月）

	経費	収入	収支率
9月	11,240,000	4,075,938	36.3%
10月	11,240,000	3,393,250	30.2%
11月	11,240,000	3,292,366	29.3%
12月	11,240,000	2,959,407	26.3%
1月	11,240,000	2,973,452	26.5%
<b>合計</b>	<b>56,200,000</b>	<b>16,694,413</b>	<b>29.7%</b>

阪急バスの月額収入の合計値から算定

収支率 29.7%

70歳以上の高齢者の利用状況

	OD調査		利用者アンケート調査	
	第1回(9/30) 1024人中	第2回(12/10) 925人中	平日(12/8) 422人中	休日(12/12) 235人中
70歳以上の利用者数	40.3% (413人)	53.0% (490人)	52.6% (222人)	47.7% (112人)
高齢者割引利用者	-	-	42.9% (181人)	37.9% (89人)

(1) 改善の基準値以下であることによる割引運賃の適用範囲の縮小等の検討

**見直し方針(案)**: 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。

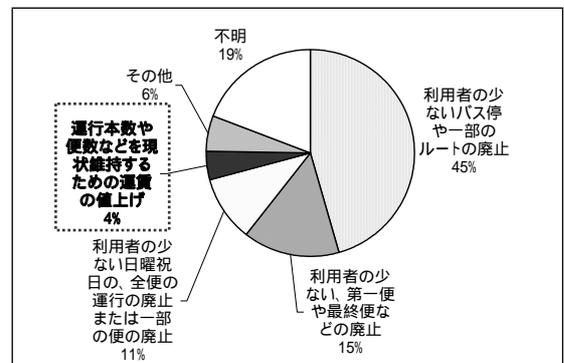
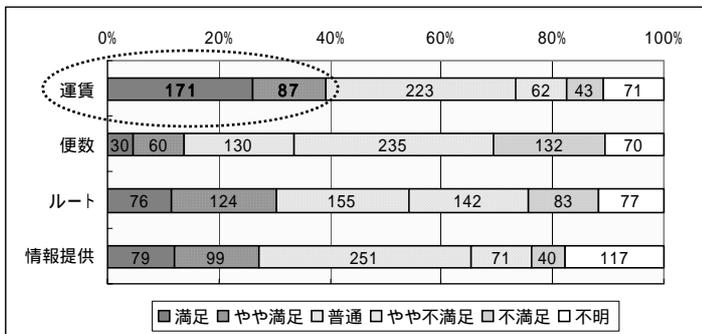
【評価】

- ・ 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%を下回っている。
- ・ そのため、割引運賃の適用範囲の縮小について、適用年齢の引き上げ(70 歳以上 75 歳以上) 割引運賃の引き上げ(100 円 150 円) 運賃割引の廃止 を次の通り検討したが、いずれも収支率は 50%を達成できないため、その他の見直しと組み合わせる必要がある。
  - 割引対象者を 75 歳以上に引き上げた場合の収支率の改善は+1.7%程度
  - 割引額の変更による収支率の改善は、50 円の増額の場合+3.4%程度
  - 割引を廃止する場合は+6.7%程度
- ・ しかし、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り、利用者アンケート調査結果からも運賃の満足度が高く、見直しをやむを得ないとするサービスとしての順位も最下位と低い。
- ・ また、現在の結果が、12 月～2 月のバス利用者の少ない冬期を含むことから、年間を通しての検証が必要となる。
- ・ 上記のことから、今回の見直しは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と考えられる。

割引運賃の対象者・割引額変更による収支率の変化

適用年齢を 70 歳以上から 75 歳以上に	収支率	32.3%	(+1.7%)
割引運賃を 100 円から 150 円に	収支率	33.9%	(+3.4%)
運賃割引を適用しない(運賃 200 円に)	収支率	37.2%	(+6.7%)

運賃の満足度の高さと見直し優先度の低さ



利用者アンケート調査結果より  
各サービス項目の中で運賃の満足度が最も高い  
(満足とやや満足をあわせて 39.3%)  
平日調査、休日調査の合計

利用者アンケート調査結果より  
見直しがやむを得ないと考えるサービスとしては最も優先順位が低く、わずか 4%  
(657 人中 28 人)  
平日調査、休日調査の合計

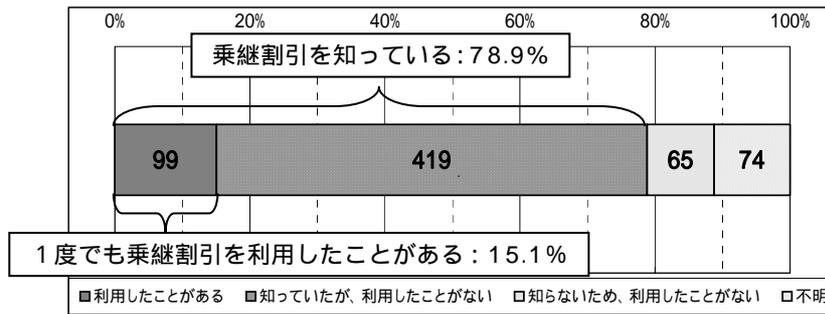
(2) 乗継割引の検討

**見直し方針(案)**: 一日乗車券を導入し、同じルートでも自由に乗降できるようにしてわかりやすい運賃割引サービスを提供する。

【評価】

- ・ 利用者アンケート調査では、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。
- ・ また、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%程度で、一日あたりの乗継割引を利用するバス利用者は、1～3%程度と非常に少ない。
- ・ 意見・要望としては、乗継券をもらうのに運転士に申告しなければならず、気軽にもらえるようにしてほしい。乗継運賃を現金以外でも支払えるようにしてほしい。複数ルートが運行している区間は、本来の主旨に反する利用がされており、不公平であり改善すべきである。乗継割引でなく、一日乗車券の導入をしてほしい。などがある。
- ・ そのため、オレンジゆずるバス同士の乗継割引は、違うルートだけでなく、同じルートでも何度も乗降できる一日乗車券に替えることでより利便性が向上すると考えられる。
- ・ 乗継券は、路線バスの箕面森町線とオレンジゆずるバスとの乗継割引だけの利用として、常時、取れるようにする。これにより、乗車証明券にもなる券であるため、気軽に取りれることから、乗車証明機能が強化され、商業者等との連携など、バス利用の促進が図れるものと考えられる。

乗継割引の認知、利用実態

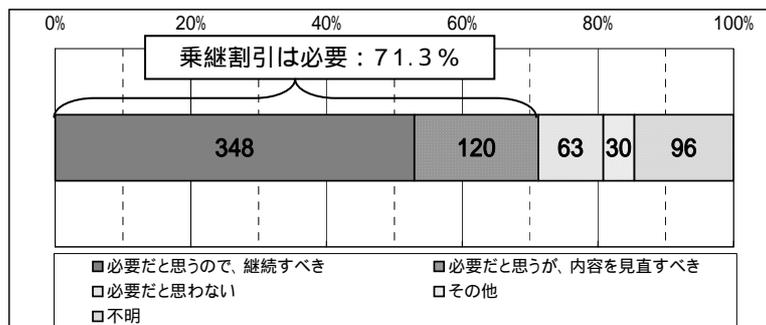


平日調査、休日調査の合計

乗継割引の1日の利用率（OD調査中、調査員の目視により計測）

	利用者数	1日の利用率
第1回調査	27人(1024人中)	2.6%
第2回調査	8人(925人中)	0.86%

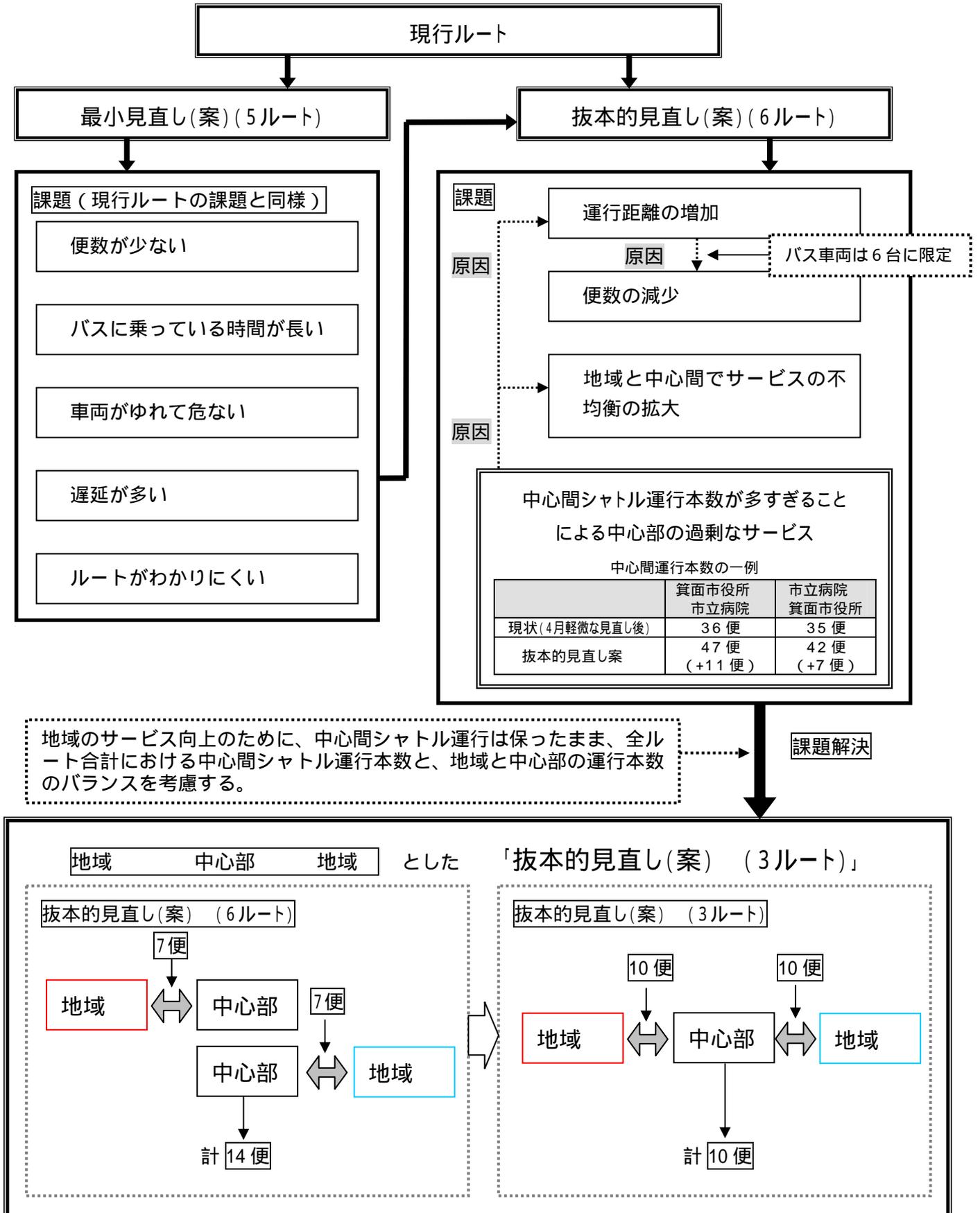
乗継割引の必要性



平日調査、休日調査の合計

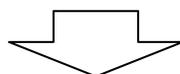
### 3.2 ルートについての再検討

前回の市民部会においては、現行のルートの問題を多く解決でき、要望の多い箇所の運行延長や運行続行などによるアクセス利便性の確保または向上のできる「抜本の見直し(案)」が支持された。しかし、運行距離が伸びる、また便数の確保が難しいなどの課題も示されている。そこで、それらの課題を整理してその課題を解消する考えから設定したルート案を「抜本の見直し(案)」として、更なる検討を行う。



抜本の見直し（案） に対する意見等のまとめ

プラス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中心部をシャトル運行することによって、<u>乗車時間が短くなる</u>のはよい。</li> <li>・ ルートを分けることによって、<u>乗車時間が短くなる</u>のはよい。</li> <li>・ <u>桃ルートで箕面、赤ルートで聖母被昇天学院前、黄ルートでかやの中央</u>は経由すべき。</li> <li>・ <u>利用者の少ないバス停でもなるべく廃止しない</u>のはよい。</li> </ul>
マイナス面	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ <u>ルート一周の運行距離が伸びてしまうこと</u></li> <li>・ <u>便数の確保ができるのかどうか</u></li> </ul>



これらの抜本の見直し(案) のプラス面を確保し  
マイナス面を解消するための案についての検討が必要

( 1 ) 課題の整理

各ルートの、1周（1往復）の運行距離の増加

- ・ 中心間シャトル運行によって、現行でループ運行としていた緑、桃、黄ルートの 1周の運行距離が増加してしまい、さらに、桃ルートは箕面までの運行延長により運行距離はさらに増加する。
- ・ 赤ルートは廃止区間をできるだけ減らし、また新規ルートを追加した上での全区間シャトル運行となるため 1周の運行距離は増加してしまう。
- ・ 青ルートは中心間のシャトル運行により現状より運行距離が増加することと、1つのルートを2つに分けることによって、運行距離が増加してしまう。

1周の運行距離が伸びることによる1日の便数の減少

- ・ バス車両は6台のみであり、（西部北、西部南、中部、東部北、東部中、東部南の地域に1台ずつ）車両増加は困難であるため、単純な便数の増加は不可能である。
- ・ ルート1周の運行距離が伸びることで便数が減ってしまう。

中心部の過剰なサービスによる地域と中心間でサービスの不均衡の拡大

- ・ 中心間シャトル運行による中心部のサービス向上によって、各地域へのサービスとの不均衡が拡大してしまう。全ルートで中心間シャトル運行を実施することで、例えば、箕面市役所から市立病院まで現状では36便に対して、抜本の見直し（案）では47便となり、過剰なサービスとなることが伺える。

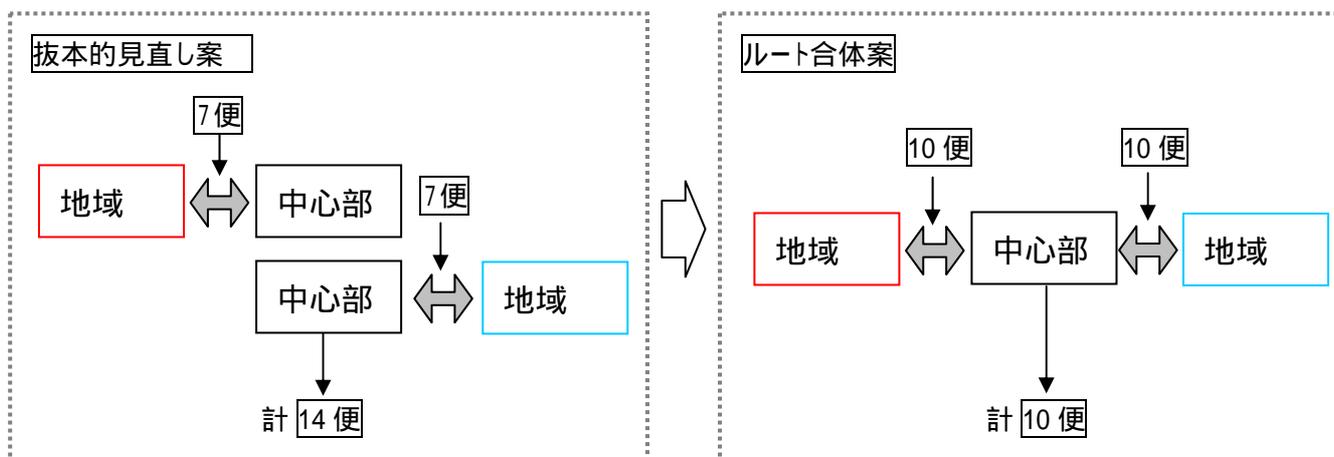
## (2) 課題の解決策

3つの課題は、並列に起こっている問題ではなく、1週の運行距離の増加および地域と中心間でのサービスの不均衡は、主に全ルートが中心間シャトル運行することで発生する問題であり、また、1日の便数の減少は1週の運行距離の増加によって発生している問題である。つまり、すべての主だった原因は6ルートすべてが中心間シャトル運行してしまうことである。

解決策としては以下が考えられる。

### 2つのルートをつなげ、中心間シャトル運行本数を減らす(ルート合体案)

この案によって、中心部をはさんだ地域間のシャトル運行とすれば、各地域への中心部への往復乗車時間は短く抑え、かつ、便数を確保することができる。



以上の考えから設定したルート案を「抜本的見直し(案)」として、更なる検討を行う。

青1、青2ルートはもともとひとつのルートで中心間シャトル運行であり、1時間1便の運行は確保できていたが、中心部と東部北、東部中の運行距離は長く、利用者の利便性は保たれていなかった。これは、以下のような運行となっていたため、地域は中心部までの行きの乗車時間が長く、地域は中心部からの帰りの乗車時間が長くなっていることが伺える。



中心間シャトル運行をやめ、中心間ループ運行とすることで運行距離を減らす「中心間ループ案」も考えられるが、利用者の利便性やルートのわかりやすさなど現状のルートの問題が解決されないため、上記のルート合体案と比較してメリットは少ない。