

議題(2) 休日限定の新たな実証運行について

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休日限定の新たな実証運行計画について、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) 運行ルートについて

東西方向を横断的に利用する利用者は少ないことから、地域内と拠点をつなぐ地域循環型路線を設定する。ただし、地域を跨ぐ利用者については、東西方向をつなぐ基幹路線を整備することで補完するものとする。また、休日利用の多い拠点(箕面駅、かやの中央、スカイアリーナ)へのサービス強化を重視したルートとした。

ルート設定の具体的な考え方

- 箕面駅への利用が多いルミナス、如意谷、新稲地域について、ルート①を設定する。
- 箕面駅・箕面警察前への利用が多い桜ヶ丘、桜井地域について、ルート②を設定する。
- 休日利用の多いかやの中央について、市域全体からのアクセス性を確保するため、基幹的な ルート③を設定する。
- かやの中央への利用が多い小野原地域について、ルート④を設定する。
- 粟生地域と小野原地域の相互利用ならびに間谷地区の移動を支える ルート⑤を設定する。

(2) 運行計画

高頻度(1本/1時間)のパターンダイヤを実現するため、1便あたりの走行距離を約10km程度とした。また、運行時間については、現状の利用状況や商業施設の営業時間帯を考慮して、10時から17時までのパターンダイヤによる計8便とする。

【運行イメージ】

| | 走行距離 (1便) | 走行時間 (1便) | 運行日 | 運行時間 | 便数 |
|------|--------------|--------------|---------------|-----------------|------|
| ルート① | 10.7 km | 50分 | 休日 (日曜・祝日) | 10時 ～ 17時 | 8便/日 |
| ルート② | 9.8 km | 38分 | | | |
| ルート③ | 14.4 km | 79分 | | | |
| ルート④ | 10.9 km | 44分 | | | |
| ルート⑤ | 11.5 km | 43分 | | | |

※ ルート③については、2台による運行(その他は、それぞれ1台)

(3) 運行サービスのあり方に関する検討

① 市民部会(11/27)での意見交換内容

【運行ルートについて】

- 運行目的が平日とは異なるので、1から考えた方がよい。
- 東西方向を横断する利用者が少ないことから、地域内を循環する短いルート設定にした方がよい。ただし、その場合は、地域を跨ぐ利用者に対する乗継を考慮したサービスが必要である。
- 高齢者だけでなく、若い人も対象としたルート設定が良いのではないかと。
- 利用の見込めるルートについては、大型車両の導入も検討してはよいのではないかと。
- 休日利用の多い拠点（箕面駅、かやの中央、スカイアリーナ）へのルートを整備するほうがよい。

【運行時間帯について】

- 運行時間帯については、利用実態からみて、9時～18時頃が妥当ではないかと。

② 専門部会(12/3)での検証結果

【運行ルートについて】

- 乗継を考慮することは重要であるが、渋滞等による遅延も考えると、乗継を考慮したダイヤ設定にはかなりの配慮が必要である。
- ルートが異なるバスサービスについて、同じ車両を使う場合、利用者が混乱すると考えられる。一目で分かるような工夫が必要である。ただし、安全上の観点から、横断幕の使用は難しい。

【運行時間帯について】

- 運行時間帯を絞ることで、運行経費を抑えることができる。現状の利用状況や商業施設の営業時間帯を考慮すれば、10時～17時までの運行でよいのではないかと。

③ 今回の市民部会における検討内容

- 運行ルートについて
- ゆずるバス車両の利用にともなう利用者の混乱防止対策について
- 運行時間帯について

2. 費用負担について

(1) 運行経費について

休日の新たな実証運行に係る運行経費は、年間 1,910 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

- 廃止されるバス停の利用者以外は、現行の利用者数が維持されると仮定すると、1 日あたり約 723 人が利用する。運賃により、利用者が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 630 万円 (33.0%) |
| B. 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 1,030 万円 (53.9%) |
| C. 全ての利用者が 1 乗車あたり 210 円を負担 (=各種割引制度の廃止及び阪急バスと同一の運賃) | 約 1,080 万円 (56.5%) |

(3) 費用負担のあり方に関する検討

① 市民部会(11/27)での意見交換内容

【運賃体系について】

- 運行目的が異なるので、運賃体系についても、平日とは切り離して考えた方が良い。例えば、1回あたり300円でもいいのではないか。
- 運行収入の増加を見込むためには、運賃を高く設定した方がいいのではないか。
- 買物・娯楽目的の利用者をターゲットにするのであれば、高齢者を対象とした運賃割引を見直してもよいのではないか。
- 乗継割引や1日乗車券などを設定すべきである。

【その他】

- 運行の見直しにあわせて、拠点となる商業施設とのタイアップを強化することで、新規の利用を取り込めるのではないか。

② 専門部会(12/3)での検証結果

【運賃体系について】

- 利用者保護の観点から、運賃の著しい値上げは認可が下りないと考えられる。また、自動車からの利用転換を図る上でも、運賃の値上げは望ましくない。
- 乗継のための1日乗車券も検討する必要がある。その際に、乗継割引のあり方についても、検討すべきである。

③ 今回の市民部会における検討内容

【運賃について】

【割引制度について】

- 高齢者割引運賃制度について
- 乗継割引制度について
- 1日乗車券の発行について

3. 評価・見直し基準

平成25年度の新たな実証運行は、利用者の少ない休日運行について、平成26年度以降、オレンジゆずるバスとして存続することの必要性を、利用目的に合った運行サービスに変更することで再度検討するものである。そのため、評価・見直し基準については、現行のオレンジゆずるバスと同様のものを設定する。

表 評価指標について（※ オレンジゆずるバスの実証運行当初に定めた評価・見直し基準をもとに設定）

| 評価指標 | 目標値 |
|------|-----|
| 収支率 | 50% |
| 利用率 | 40% |
| 認知率 | 50% |

表 見直し基準について（※ オレンジゆずるバスの実証運行当初に定めた評価・見直し基準をもとに設定）

| 項目 | | 見直し基準 | | 検討の方向性 |
|-------------|-----------------------|-------|----|----------------------------------|
| 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 | 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 |
| 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 |
| 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 |

【運行ルート】

