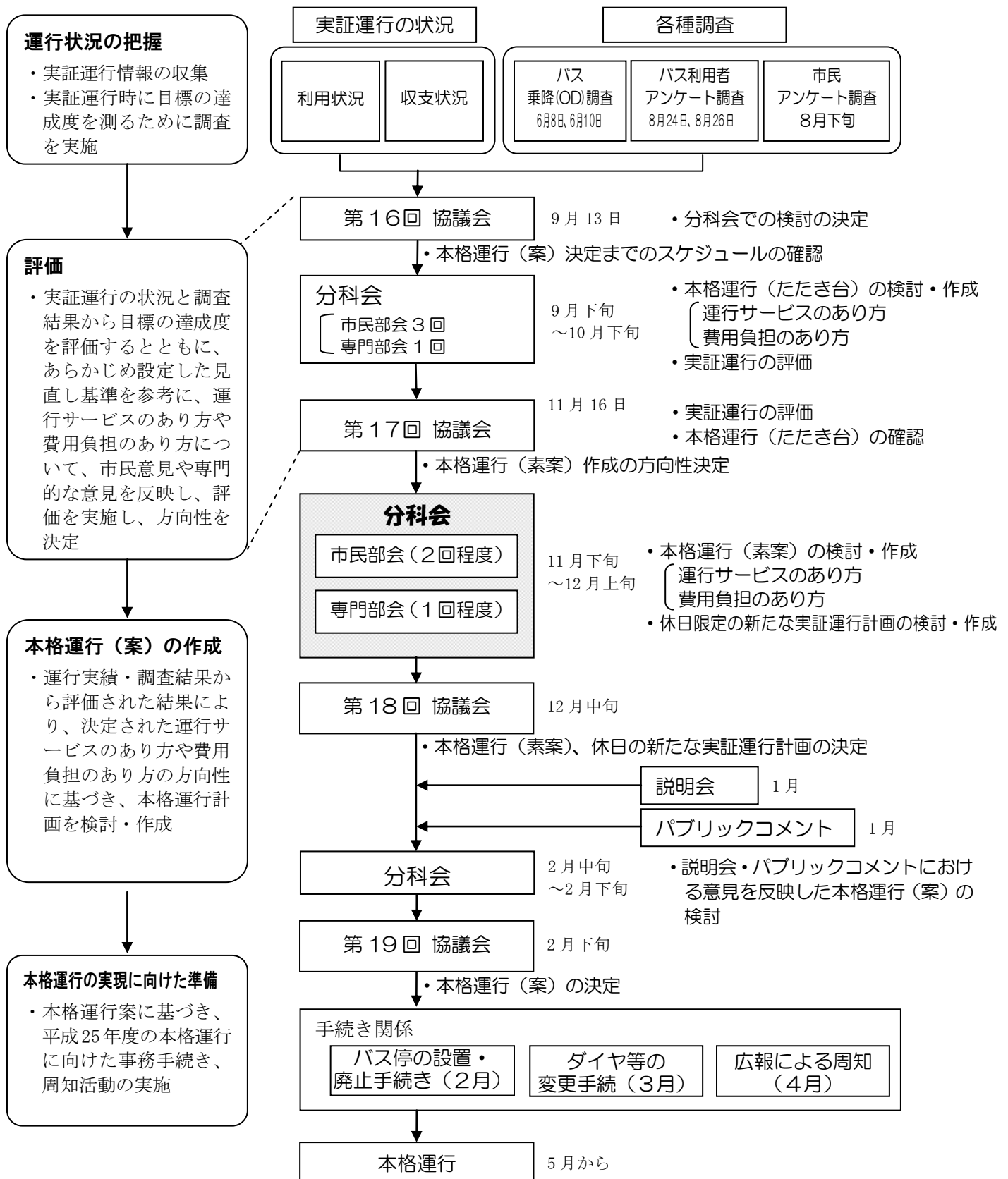


## 1. 平成25年度の本格運行に向けた検討フロー



## 2. 本格運行に向けた運行サービスのあり方について

運行サービスのあり方について、これまでの市民部会、専門部会での提示意見に基づいた以下の本格運行計画（たたき台）を第17回協議会（11/16）で確認した。

### 基本的な考え方

国からの補助が廃止される平成25年度以降においても、市民の日常生活や社会生活における円滑な市内移動を確保するためオレンジゆずるバスの運行が持続可能なものとなるように、より効率的・効果的な運行サービスを提供する。

### ルート 及び バス停

利用者数が増加傾向にあり、現行の運行サービスが市民生活に定着しつつあることから、既存のルートやバス停を活かした見直しとする。

見直すルートやバス停については、運行経費への影響を考慮するとともに、代替ルートやバス停の有無に配慮することで、利用者への影響を最小限にとどめるよう留意した。

また、ルートごとの運行間隔を統一するため、1ルートあたりの所要時間（＝運行距離）が概ね均一になるようなルート見直しを行った。その際、利用ニーズの高い市立病院や松寿荘へのアクセス性・速達性が高まることもあわせて留意した。

### 運行 及び 便数

夜間時刻帯については、1便あたりの利用者数が少なく、効率性・効果性の低い運行となっていることから取り止める。

一方、利用者の多い昼間時刻帯については、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などによるサービスの強化を図る。

### 運行日

休日については、利用者数が当初の需要予測を下回っているとともに、利用目的が買物・娯楽活動が多いことなどから、効率性・効果性の低い運行となっていることから取り止める。

しかし、休日の運行は、地域での買物・娯楽活動等を支える重要な交通手段を担っていることから、オレンジゆずるバスに代わる交通手段を確保する必要があると考えられる。そのため、買物・娯楽活動等における市内移動を確保するため、休日限定の新たな実証運行の検討を進めるものとする。

## 運行計画

### 【 現行運行計画 】

|      | 走行距離<br>(1便) | 走行時間<br>(1便) | 運行日 | 運行時間              | 便数      |
|------|--------------|--------------|-----|-------------------|---------|
| 青ルート | 29.2 km      | 142 分        | 毎日  | 8 時<br>～<br>1 9 時 | 1 1 便／日 |
| 赤ルート | 35.0 km      | 157 分        |     |                   |         |
| 黄ルート | 30.9 km      | 144 分        |     |                   |         |

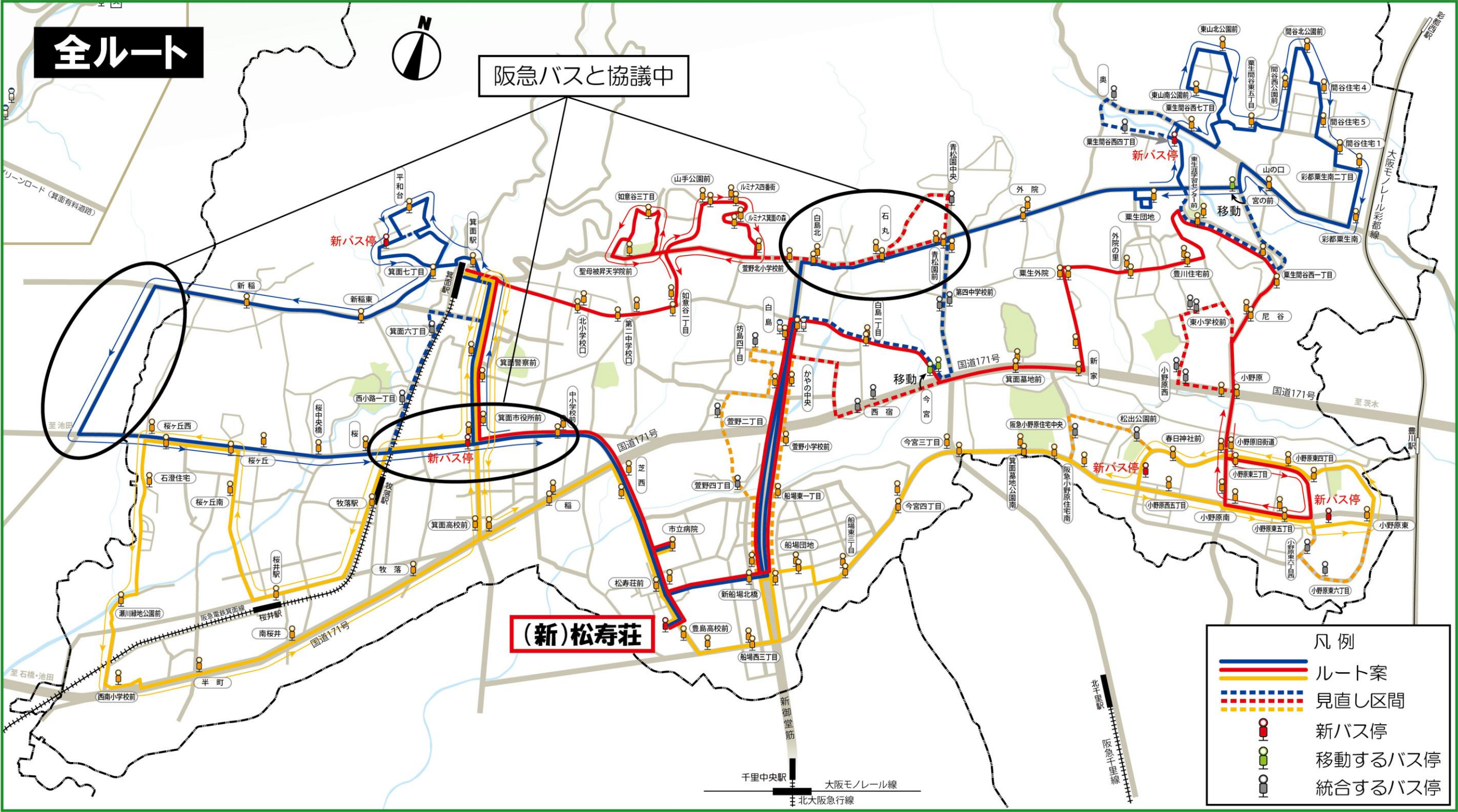
### 【 本格運行計画（たたき台） 】

|      | 走行距離<br>(1便) | 走行時間<br>(1便) | 運行日                       | 運行時間              | 便数      |
|------|--------------|--------------|---------------------------|-------------------|---------|
| 青ルート | 25.0 km      | 120 分        | 月曜日<br>～<br>土曜日<br>(祝日除く) | 8 時<br>～<br>1 8 時 | 1 1 便／日 |
| 赤ルート | 27.6 km      | 120 分        |                           |                   |         |
| 黄ルート | 26.9 km      | 120 分        |                           |                   |         |

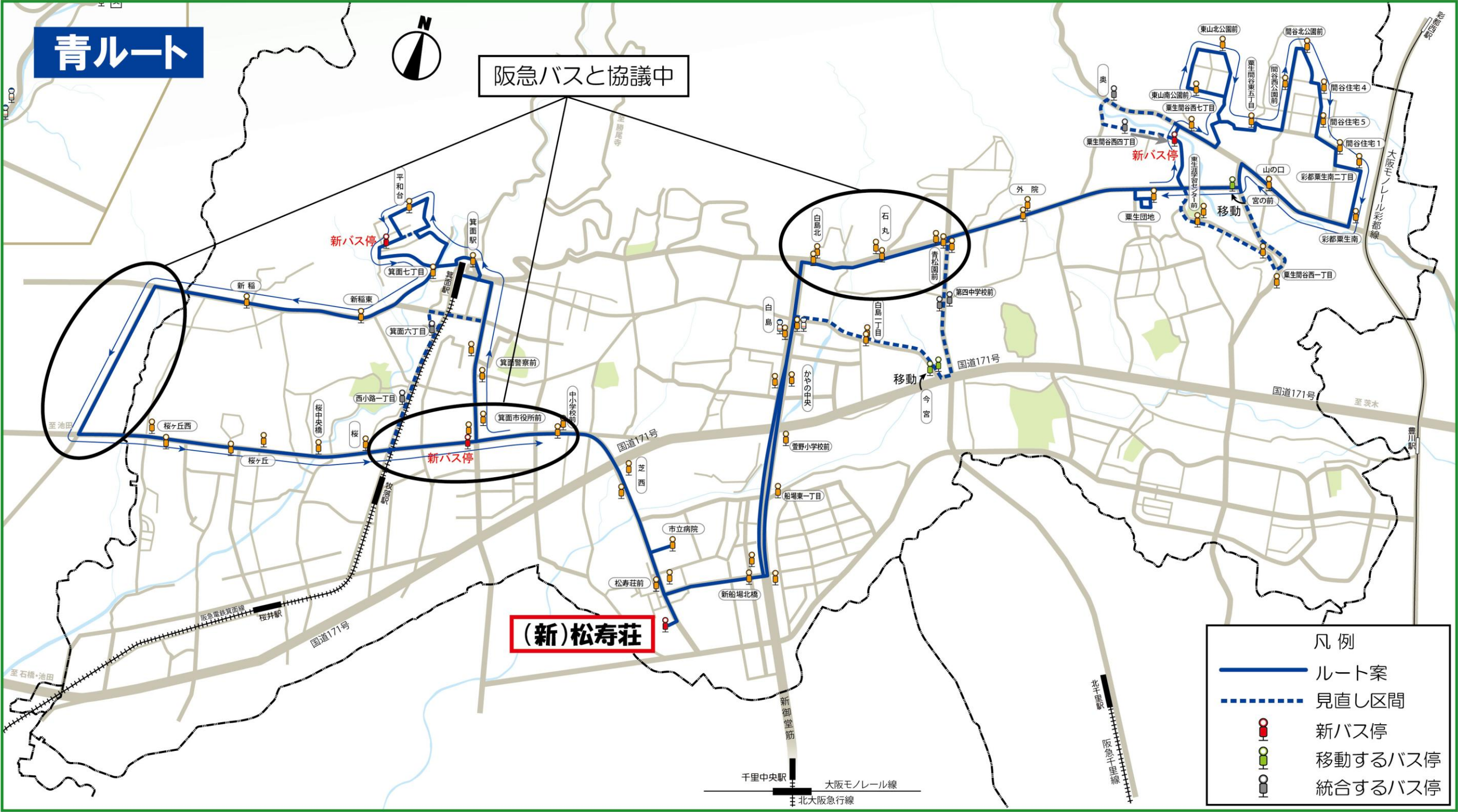
運行ルートについては、ルート図のとおりとする。

ただし、一部の運行ルート・バス停については、路線バスとの競合区間であるため、阪急バスとの協議・調整が必要であることから、再度見直しを実施する可能性がある。

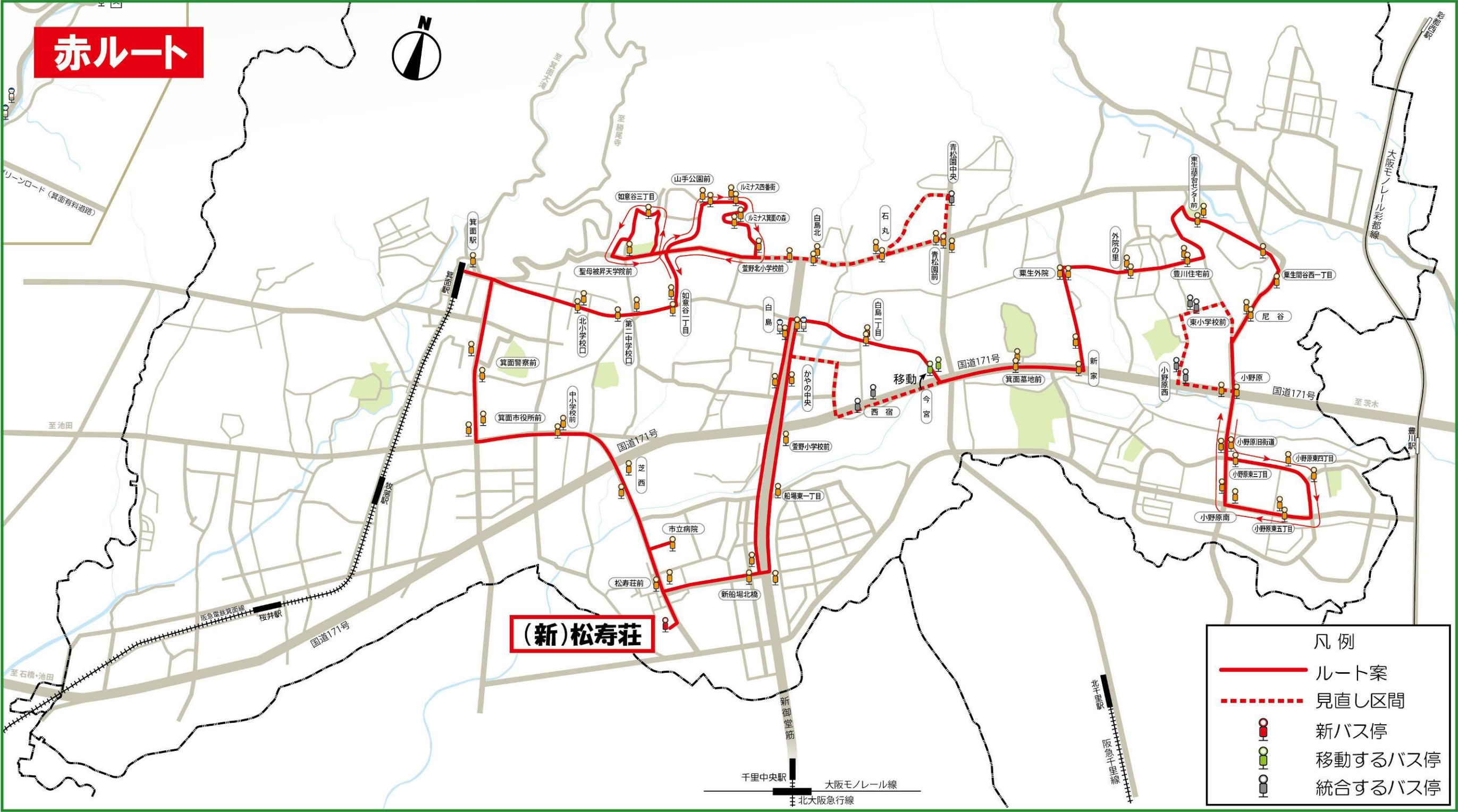
【ルート図：全ルート】



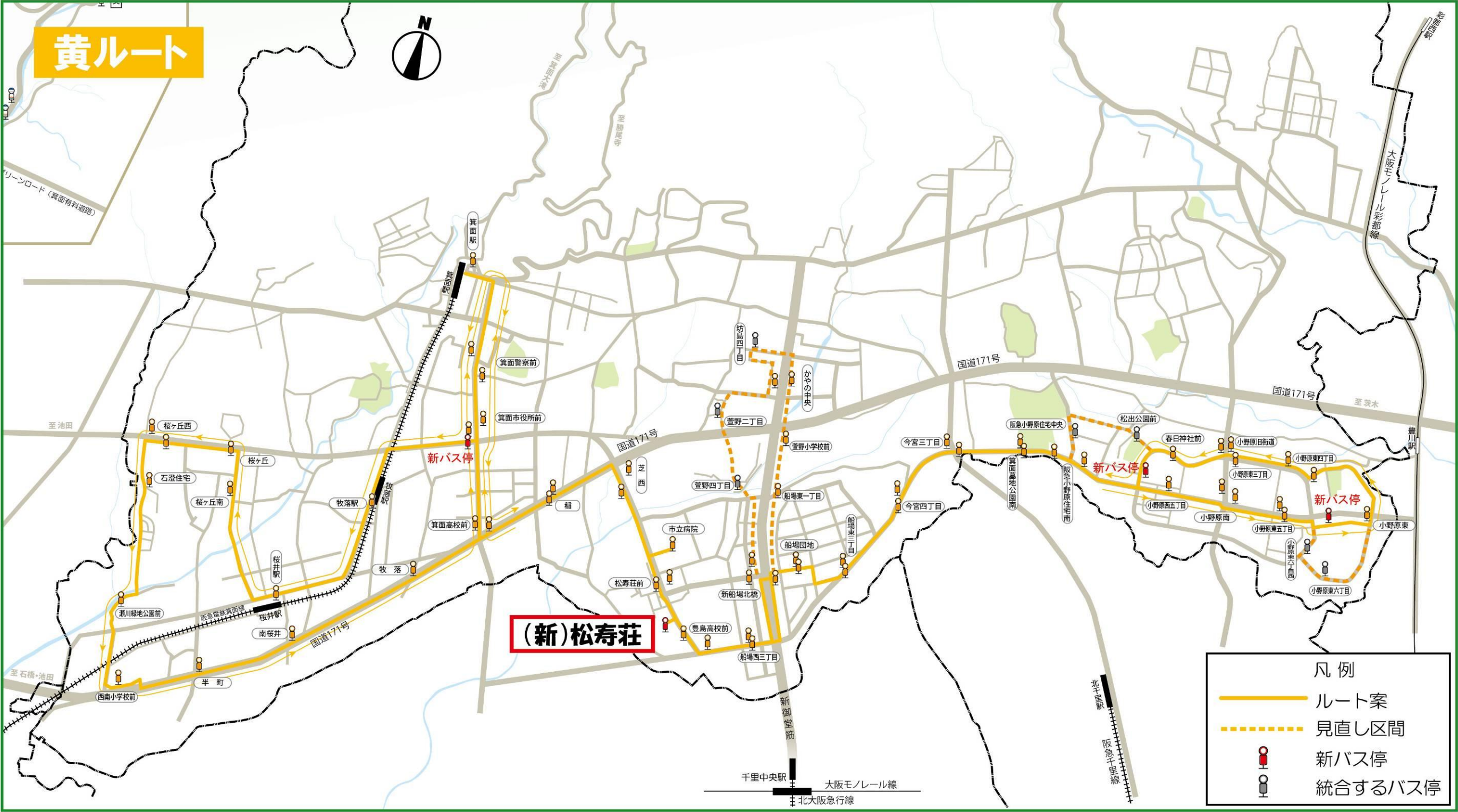
【ルート図：青ルート】



【ルート図：赤ルート】



【ルート図：黄ルート】



### 3. 本格運行に向けた費用負担のあり方について

#### (1) 検討の方向性

運行収入と運行経費の差額については、4,900 ～ 5,400 万円程度になると考えられる。費用負担のあり方を検討するにあたっては、収支率 50 %（運賃等の収入と市負担が同額）、市負担がMバス運行時と同程度（4,300 万円／年）を目指すものとし、新たな収入確保策や利用促進策を含めた費用負担のあり方を検討するとの方向性を第 17 回協議会（11/16）で確認した。

#### 【現時点での試算】

| 項 目 | 想 定 額                                           | 備 考      |
|-----|-------------------------------------------------|----------|
| 収入  | 運賃収入 4,000～4,500 万円 + $\alpha$ （新たな収入確保策＋利用促進策） |          |
| 経費  | ～ 9,400 万円 ～                                    | 阪急バスと協議中 |

#### (2) 今回の検討事項

「費用負担のあり方」については、運行サービスに基づく運賃収入予測と運行経費を阪急バスとの協議や専門部会で検討したうえで、その収支に基づき運賃等について、次回の市民部会で検討することになるが、収入については、運賃収入だけでなく、 $\alpha$ として「新たな収入確保策＋利用促進策」による収入を、どれだけ見込むかの検討も必要となる。

そのため、今回の検討は、第 11 回、第 12 回で意見交換を行った新たな収入の確保に向けた検討内容について、具体の取り組みに向けた意見交換を深めるとともに、新たな収入を検討する。

## 【検討シート】

### ① 情報誌の配布

|      |                                                                        |
|------|------------------------------------------------------------------------|
| 方針   | 新たな利用者の確保のため、自治会や地域住民が潜在需要のある地域・属性に対して、対象者にふさわしい情報を継続的にサポーター店で掲示・配布する。 |
| 具体概要 | <b>【情報誌の配布】</b><br>誰 が：<br>い つ：<br>ど こ で：<br>どのように：                    |
| 予測値  | 例：△地域における 1 日あたりの利用者を◆人増やす。                                            |

### ② 広告事業について

|      |                                                                                           |
|------|-------------------------------------------------------------------------------------------|
| 方針   | 新たな収入の確保のため、事務局がバス車内・バス停における宣伝広告の募集を行い、継続的に掲示・車内アナウンスする。<br>なお、行政・市民が一体となって、広告掲出企業の発掘を行う。 |
| 具体概要 | <b>【広告企業の発掘】</b><br>誰 が：<br>い つ：<br>ど こ で：<br>どのように：                                      |
|      | 具体の協賛企業：                                                                                  |
| 予測値  | 例：何社の協賛を獲得し、年間●●円の広告収入を獲得する                                                               |

【参考】中吊り広告の実績値（阪急バス：1 箇所あたり）は、ひと月 1,500 円程度（※ 営業所により異なる）

### ③ サポーター店との協働について

|      |                                                                        |
|------|------------------------------------------------------------------------|
| 方針   | 地域で支える仕組みづくりのため、自治会や地域住民が各地域でオレンジゆずるバスに関する情報を継続的に掲示・配布する。              |
| 具体概要 | <p>【サポーター店の発掘】</p> <p>誰 が：</p> <p>い つ：</p> <p>ど こ で：</p> <p>どのように：</p> |
| 予測値  | 例：サポーター店を●店舗を発掘し、新規の利用者を◆◆人獲得する。                                       |

### ④ その他の取り組みについて

|      |                                                     |
|------|-----------------------------------------------------|
| 方針   |                                                     |
| 具体概要 | <p>誰 が：</p> <p>い つ：</p> <p>ど こ で：</p> <p>どのように：</p> |
| 予測値  |                                                     |

## 【参考】新たな収入確保に向けた、これまでの市民部会での意見交換の内容

### 【利用促進に関わる取り組み】

- 乗継利用、途中下車客の取り込みを図るためには、“1日乗車券”の発行が有効ではないか。
- 周知徹底を図るためには、情報誌の配布が有効ではないか。
  - 一律的ではなく、地域や対象者にあった情報提供を心がけるべきである。
  - 対象者や必要な情報内容によっては、行政ではなく、地域や民間が主導で進めるほうが望ましい可能性がある。
  - 全戸配布ではなく、利用してもらえる可能性を見極めて、ターゲットを絞るべきである。

### 【新たな収入の確保に向けた取り組み】

- 広告手法として、車内やバスへの掲示、車内でのアナウンスなど、多様な手法を検討すればいいと思う。
- 対象店舗での買い物ごとに、一定額がオレンジゆずるバスの運行支援に回る仕組みあれば、バスを利用しない人でもオレンジゆずるバスを支えるのではないか。
- 割引制度など、費用負担の大きな協力ではなく、オレンジゆずるバスのルートや運行情報に関する情報拠点となるサポーター店を発掘することが効果的ではないか。  
(ターゲットイメージ：商工会議所、箕面まつりの協賛企業、自治会や地域住民)
- いろいろと取り組み案は考えられるが、固定的な収入にはつながらないのではないか。

### 【その他】

- オレンジゆずるバスの福祉的な役割もふまえると、市民税の充当を検討した方がいいのではないか。
- 持続可能な運行を実現するため、利用者の少ない地域には、利用状況に応じた負担金を出してもらうような仕組みを考えた方がいいのではないか
- 利用料金を下げて、利用率を上げてはどうか
- 利用料金を上げた方がいいのではないか

## 4. 休日限定の新たな実証運行について

### (1) 検討経過

休日については、利用者が需要予測を下回り、効率性の低い運行となっていることから、第13回市民部会において、買物・娯楽活動等における市内移動を確保するための運行サービスが別途必要であるとの意見が示された。

この意見について、第17回協議会でも、買物・娯楽活動等における市内移動を確保するための運行サービスが休日には別途必要であるとの見解を得たため、第14回市民部会で具体的な検討を進めるものとする。

### (2) 前提条件

次の3点を前提条件として検討を進める。

①目的：買物、娯楽等

②運行経費：26,000千円（現在の休日71日分相当額）

※ なお、実証運行に係る費用の一部を国交付金の活用を想定（国へ交付金確定要望中）

③実証運行期間：1年間（平成25年5月から）

### (3) 休日限定の新たな実証運行に関する検討ポイント

#### ● 運行ルートについて

##### ➤ 目的にあった運行ルートについて

例1：地域拠点と直近居住地を結ぶ地域循環型路線（＝1便あたりの運行距離が短い）

例2：各主要施設と市域全体を結ぶ基幹型路線（＝1便あたりの運行距離が長い）

#### ● 運行時間帯について

##### ➤ 運行時間帯について

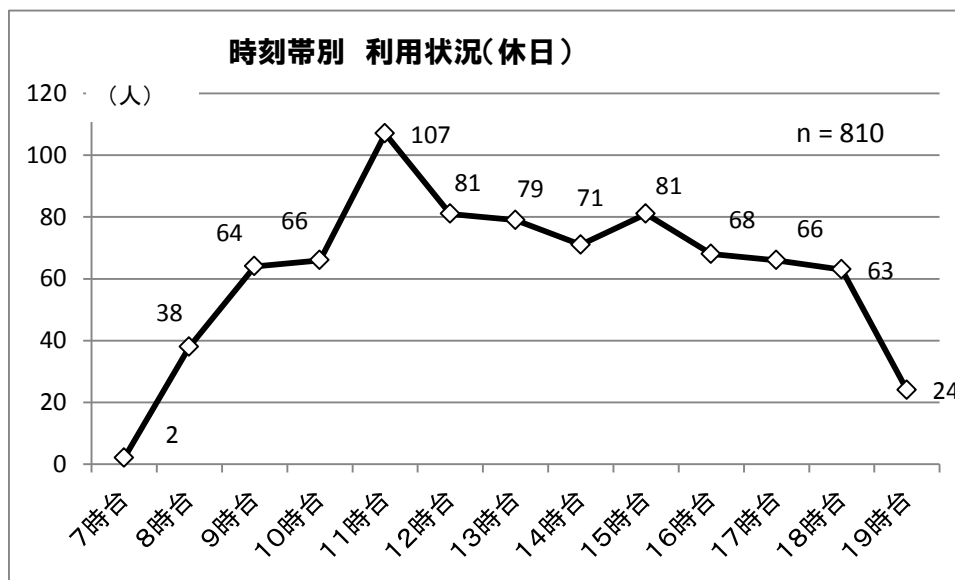
#### ● 運賃体系について

##### ➤ 一般料金について

##### ➤ 各種割引制度について（高齢者割引等）

##### ➤ 1日乗車券の発行について（発行の必要性ならびに料金のあり方）

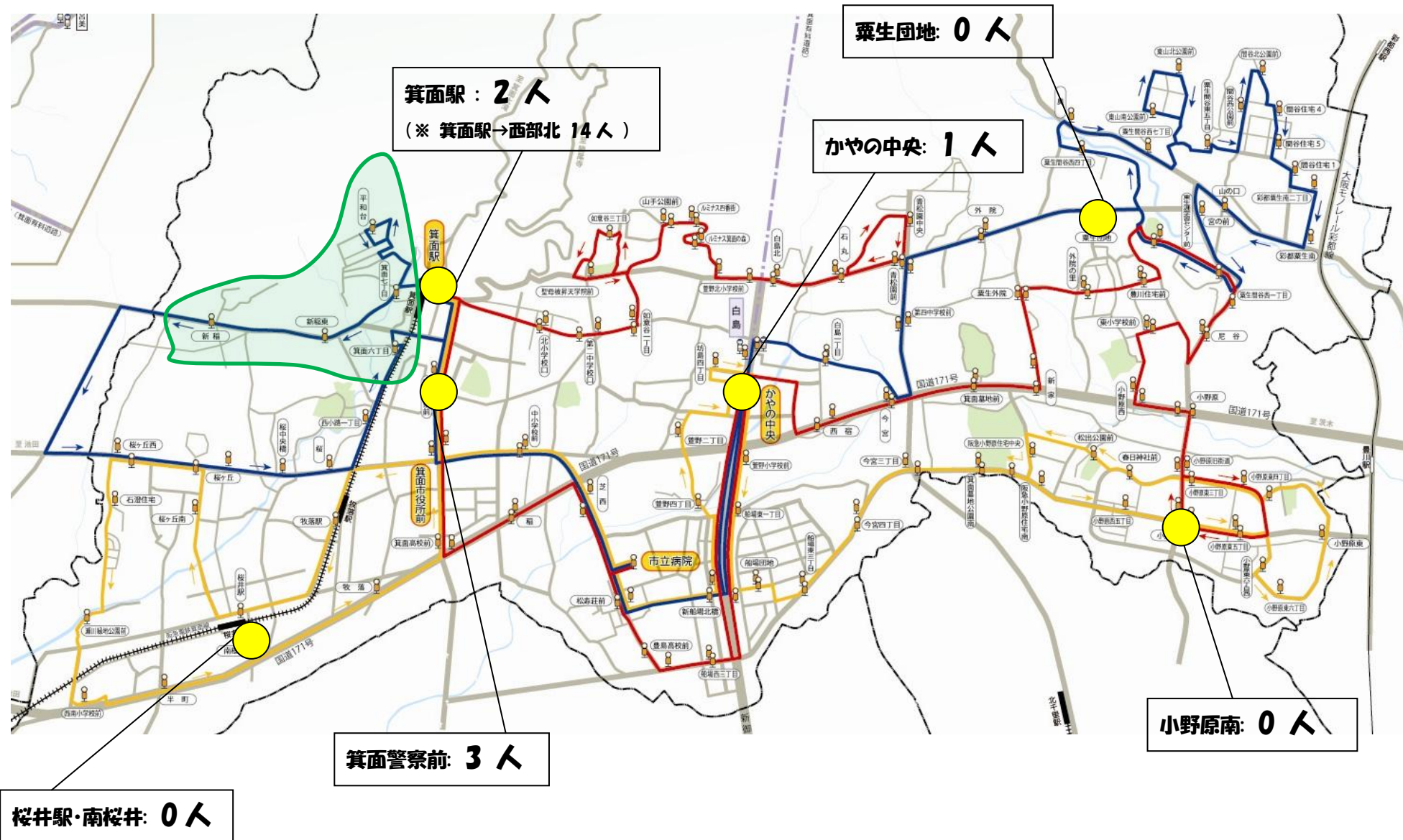
○ 時刻帯別の利用状況



※6月10日(日)のODアンケートによる全利用者の降車時間の集計

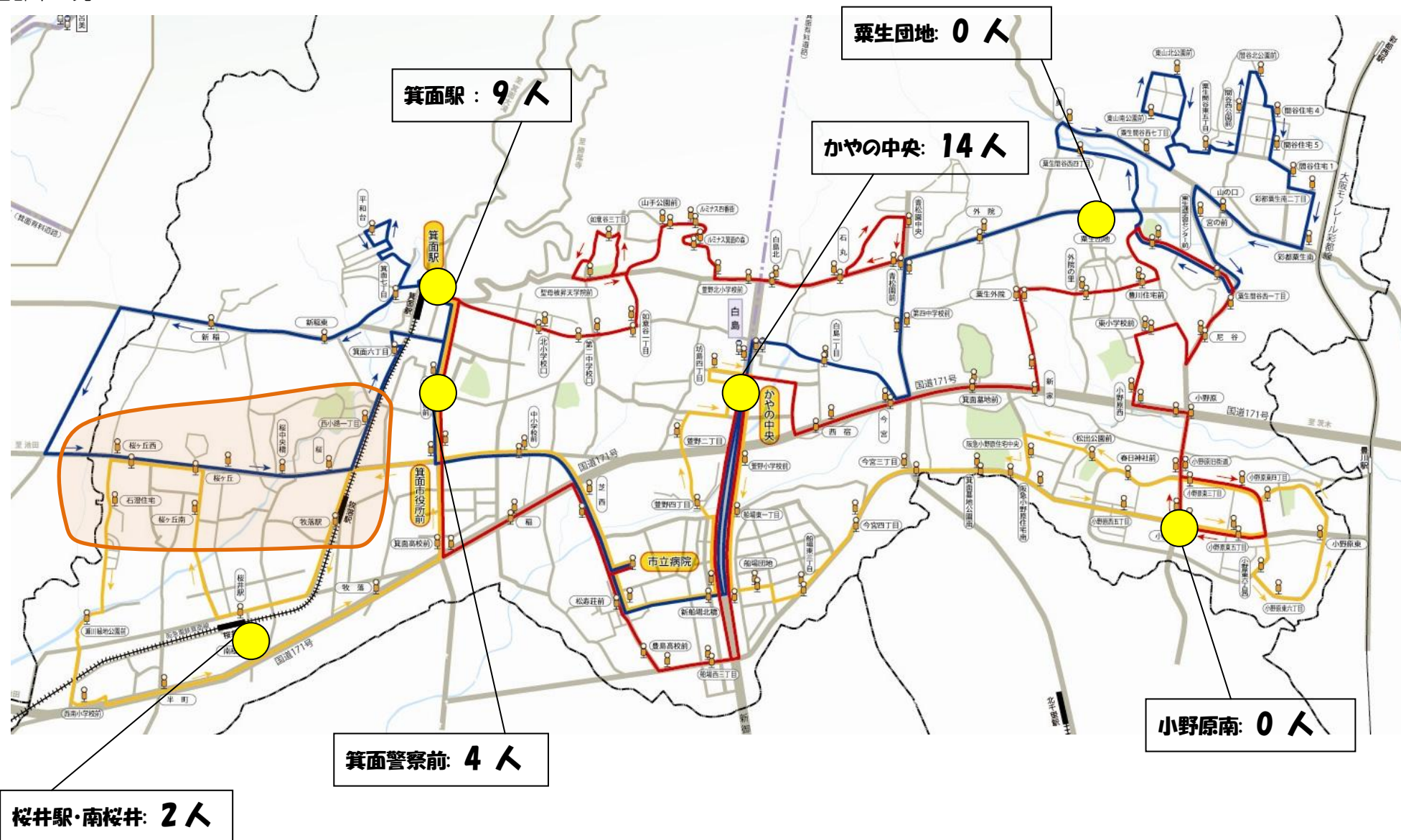
## ○ 各エリアにおける利用傾向

### 1.西部北 発



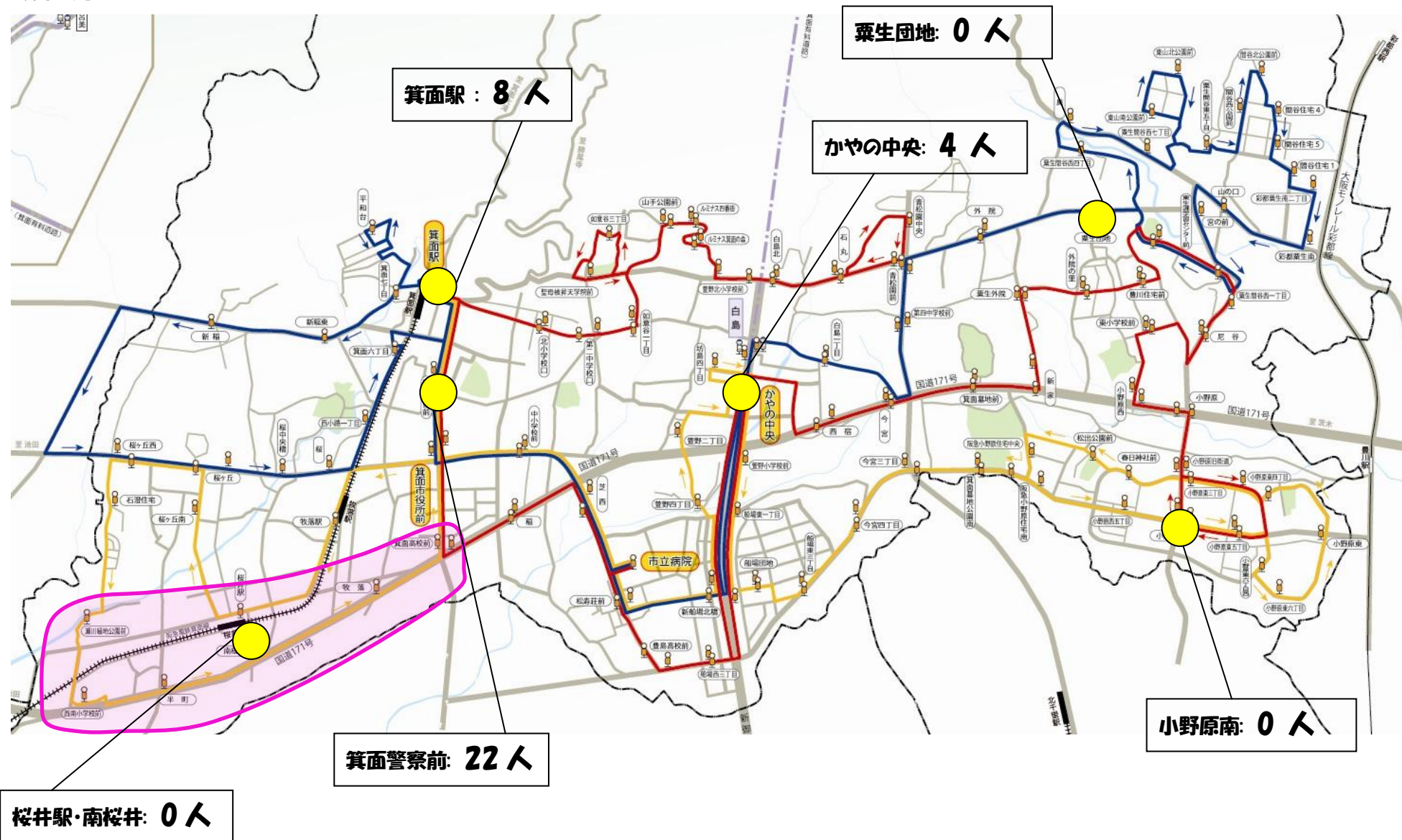
※6月10日（日）のODアンケートによる全利用目的の集計

## 2.西部中 発



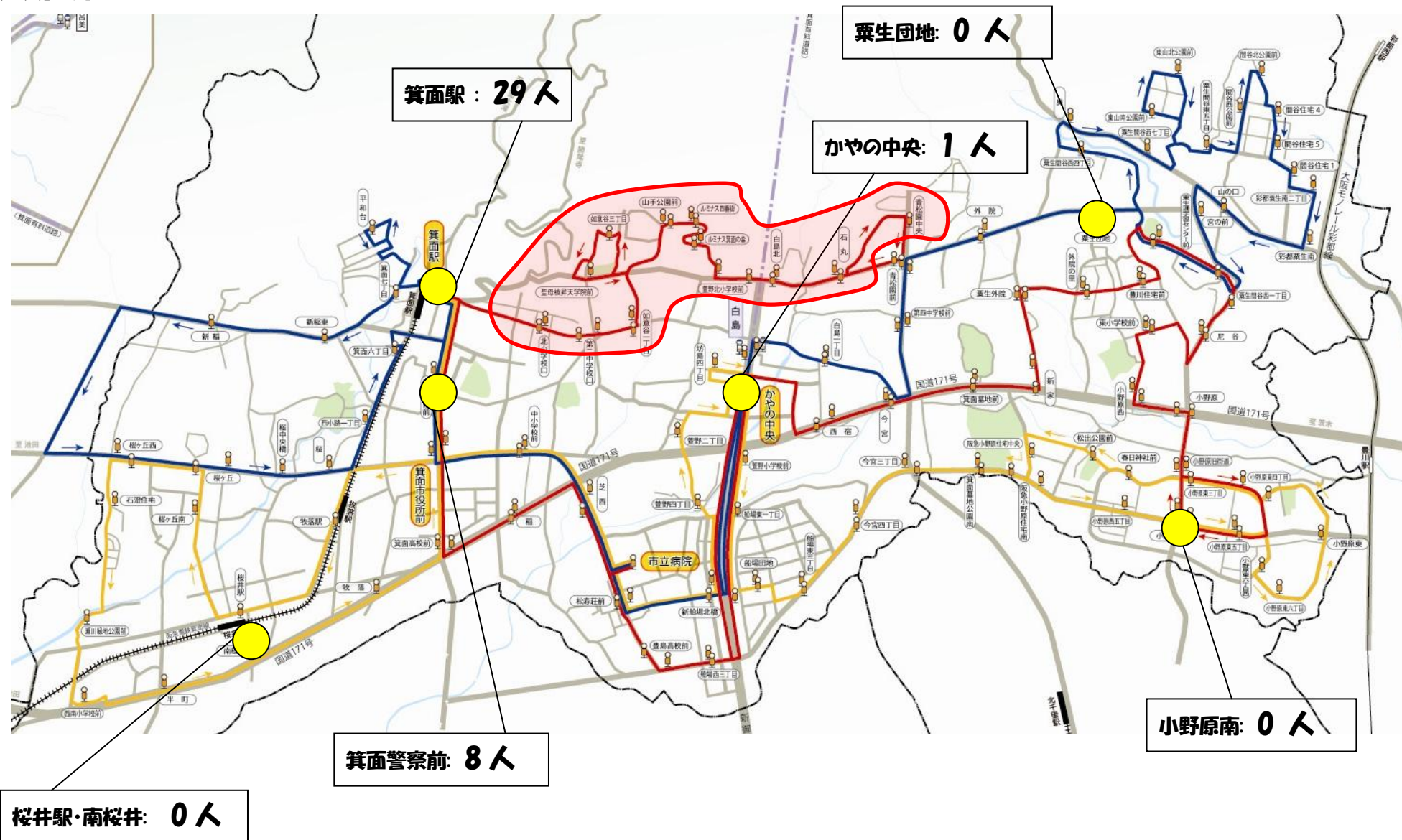
※6月10日(日)のODアンケートによる全利用目的の集計

### 3.西部南 発



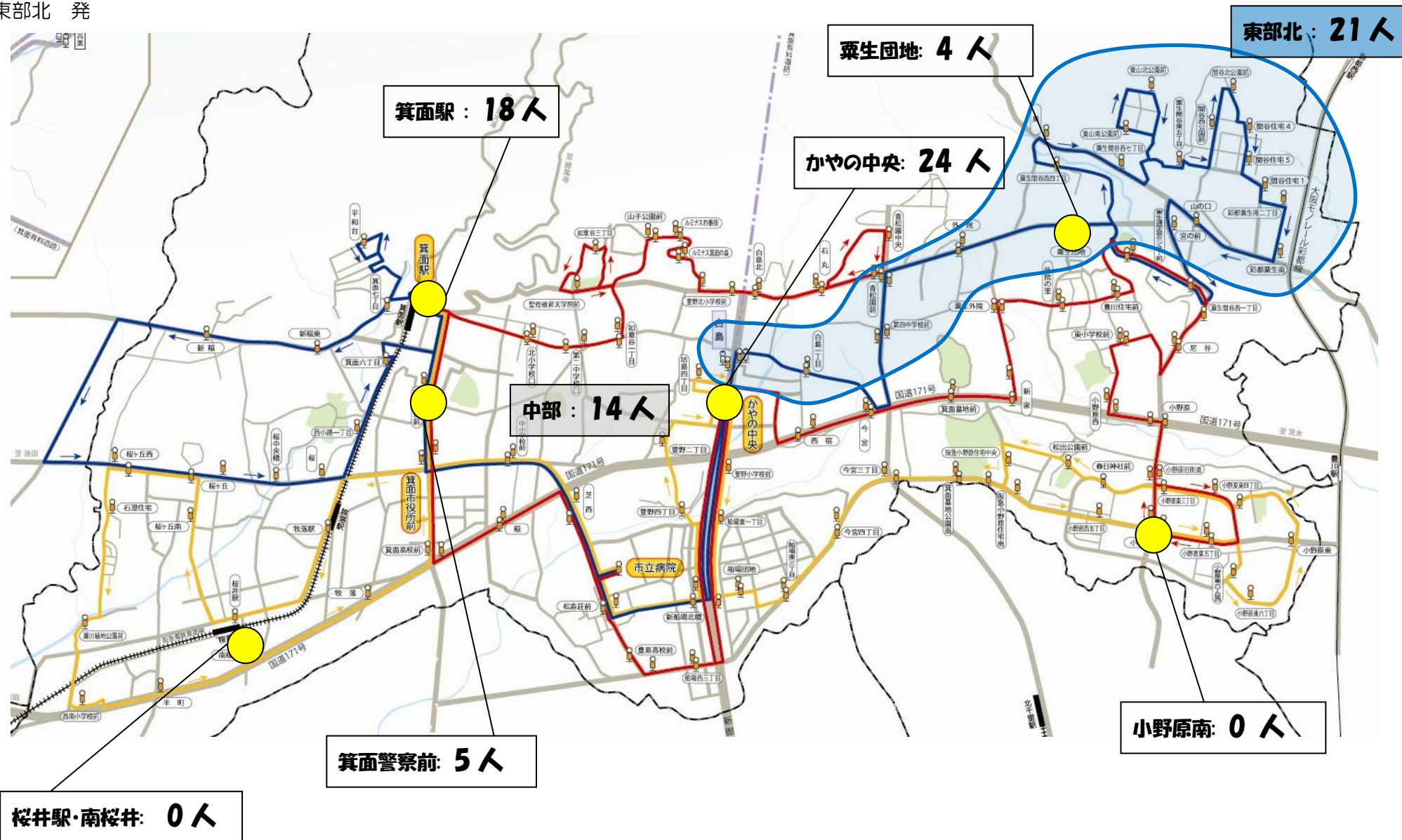
※6月10日（日）のODアンケートによる全利用目的の集計

#### 4.中部北 発



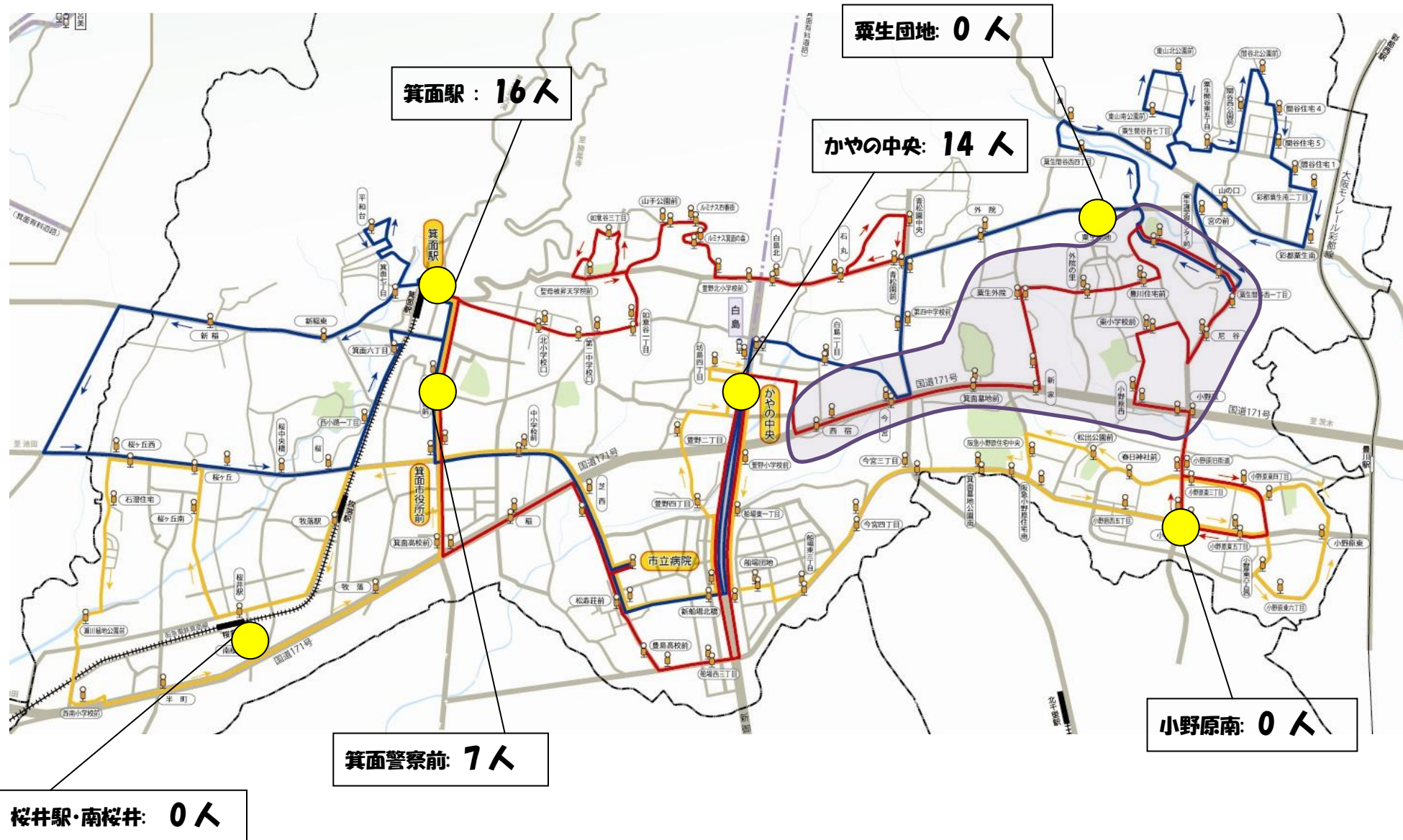
※6月10日(日)のODアンケートによる全利用目的の集計

## 5. 東部北 発



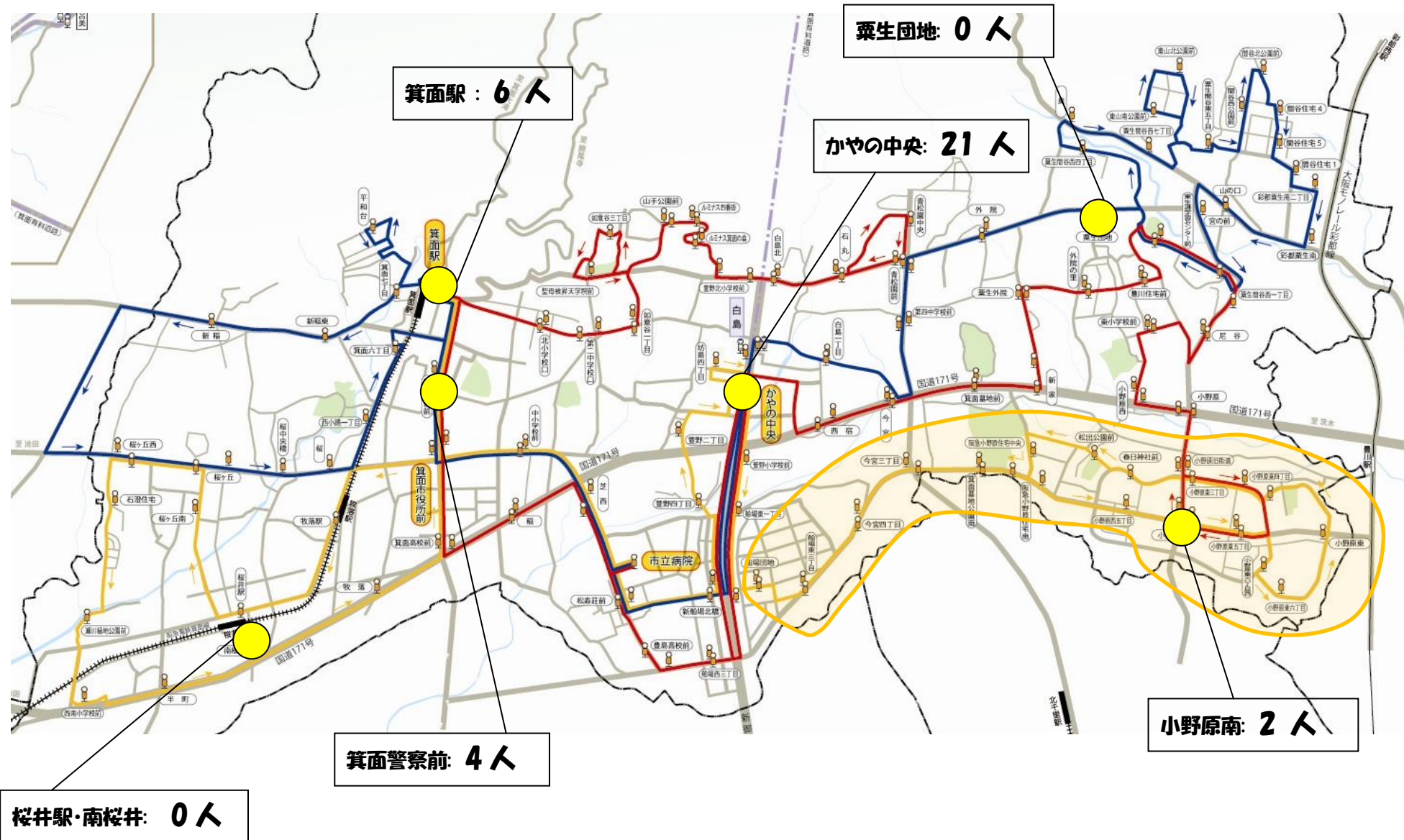
※6月10日(日)のODアンケートによる全利用目的の集計

## 6.東部中 発



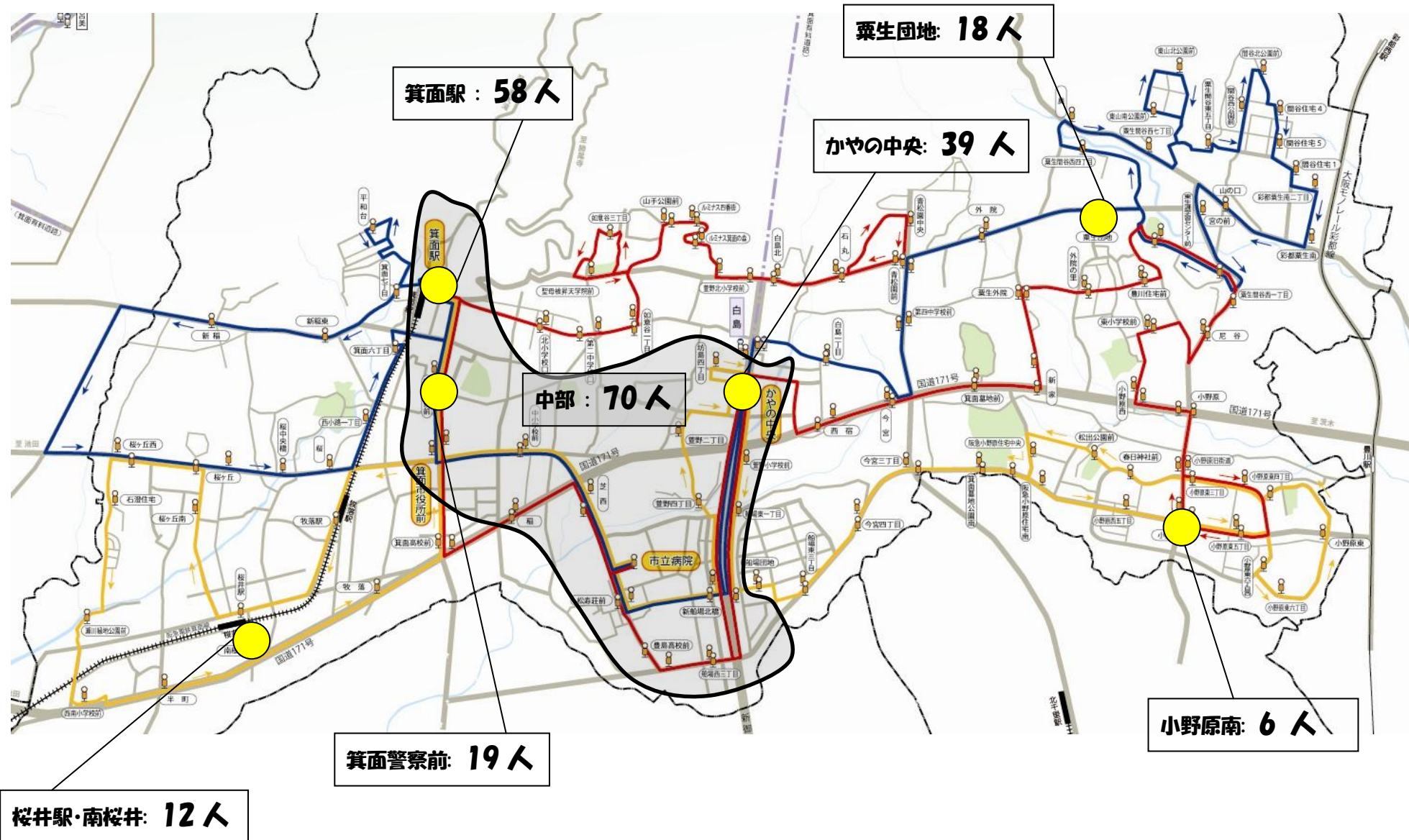
※6月10日(日)のODアンケートによる全利用目的の集計

7. 東部南 発



※6月10日(日)のODアンケートによる全利用目的の集計

8.中部（市中心部） 発



※6月10日（日）のODアンケートによる全利用目的の集計