

## 議題（４）検討の枠組みについて

### １．基本的な考え方（別紙参照）

市内から市外鉄道駅（千里中央駅、北千里駅）への路線バスは充実しているが、更なる利便性の向上については、平成20年度の「箕面市交通ネットワーク活性化検討協議会」で検討してきた。

今回の検討は、市民満足度が低い域内を主とするバス交通について、箕面市が運営している「公共施設巡回福祉バス（Mバス）」と阪急バスが運営している「路線バス」と連携または一体化し、新たな市内バス交通の整備を検討するものである。

新たな市内バス交通は、3年間の実証運行により、本格運行を目指すもので、市は運行事業費に対して基礎負担を行うとともに、実証運行期間中は国の補助も導入する。この実証運行において、利用者が多く運賃収入が増えれば運行サービスを向上させ、利用者が少なく運賃収入が少なければ運行サービスを縮小し、本格運行につなげるものである。

また、1便あたりの利用者が数名のバスになれば、運賃収入率が非常に低く、利用者1人あたりの市の負担額が非常に大きくなるため、定時定路線型バスではなく、効率的・効果的な代替交通手段（デマンドバスやコミュニティタクシー等）を検討し転換するほうが、同じ市の基礎負担額で利用しやすい交通手段となるものである。

この様に、限られた財源の中で、利用者にとってメリットのある交通環境を如何につくるのか、市民、交通事業者、行政が共に採算性・効率性と利便性の両面を十分理解し、新たなバス交通を維持・発展させていくため、実証運行により運行サービスや費用負担のあり方を検討するものである。

### ２．検討の前提条件（案）

実証運行初年度の運行事業費は、「1億2千万円以内」とする。

〃 の運賃収入率は、「35%以上」を目標とする。

### ３．検討事項及び留意点（案）

#### （１）運行ルート

市民ニーズを反映するため各種のアンケート調査等の結果を活用して検討する。ただし、アンケート調査は、運行計画に対して万能ではなく、「バスは必要だが、利用は何かあった時だけであまり利用しない」との要求と現実の矛盾

も留意する必要があることから、ヒアリング調査や現地調査など様々な側面から市民ニーズを把握して検討する。

また、各地域の日常生活における移動手段として、どこに行き何をするのかを提案することも大切である。

さらに、全ての地区を網羅したり、立ち寄り先を増やしすぎたり、巡回経路が多くなると目的地まで時間がかかり利用しづらいバスとなる。(ルートから外れる地区などは今後、別の移動手段を検討することも必要である。)

#### (2) バス停留所

バス停留所間隔は、300～400mが一般的であるが、アクセスする施設、沿道状況や市民意見を勘案して検討する。

また、検討に際しては、バス停留所の数が多いと経費や運行時間がかかることや隣接する住民等の理解、交通安全等に留意することが必要である。

#### (3) 運行ダイヤ(日数、時間帯、便数)

運行事業費、運賃収入率に大きく影響する要素であることから、利用者を具体的に設定し、利用目的に応じた内容で検討する。

また、パターンダイヤで検討することが望ましい。

#### (4) 運賃

基本運賃は、路線バスも含め、市内全体のバス交通の向上を図る必要があることから、路線バスと競合するルートがある場合は、路線バスの運賃を考慮して検討する。

また、乗り継ぎ割引、1日乗車券、高齢者・障害者割引など割引運賃実施の有無を検討する。

#### (5) 収支予測

検討の前提条件をもとに、運行ルート、運行ダイヤ、運賃及び需要を検討する。

また、その他収入として、広告収入や商店街、企業等からの支援等も検討する。

#### (6) 実証運行の見直し基準

計画策定はゴールではなくスタートであり、3年間の実証運行において、利用者が増えれば、サービス水準は向上させ、利用者が少なければサービス水準を縮小するなど見直し改善をする必要がある。

国の補助がない市等の基礎負担だけによる本格運行に向け、実証運行期間中は、点検評価・見直し改善をするための収支率等の見直し基準を検討する。

#### (7) 利用促進策

鉄道との連携やバスマップの作成、モビリティ・マネジメントの実施等の利用者の増加に向けた方策を検討する。

また、行政、交通事業者、市民、企業等のそれぞれが、どの様に連携して取り組むのかを検討する。

新たな市内バス交通の本格運行を目指し、限られた財源の中で利用者にとってメリットのある交通環境を如何につくるか、市民・交通事業者・行政が共に採算性・効率性と利便性の両面を十分理解し、新たなバス交通を維持・発展させていくため、実証運行により運行サービスや費用負担のあり方を検討する。

