

議題(3) 休日限定の新たな実証運行(素案)について

<検討経過>

【運行サービスのあり方について】

- 第17回協議会(11/16)での確認事項を受けて、第14回市民部会(11/27)では運行サービスのあり方に関する意見交換を行った。そのうえで、第8回専門部会(12/3)では市民意見に基づいた運行計画を検証した。
- 第15回市民部会(12/3)では、これまでの意見をもとに策定したルート案や運行計画の意見交換を再度行い、素案を作成した。

【費用負担のあり方について】

- 第17回協議会(11/16)での確認事項を受けて、第14回市民部会(11/27)では費用負担のあり方に関する意見交換を行った。そのうえで、第8回専門部会(12/3)では、市民意見に基づいた運賃制度案の検証を行った。
- そのうえで、第15回市民部会(12/3)では費用負担のあり方に関する意見交換を再度行った。

1. 実証運行の考え方について

今までの約3年間の実証運行で、市内移動の特性が平日と休日では違い、利用者数や収支でも大きな差があることから、平日については本格運行に移行するため、休日における市内移動を改めて検証することが必要となった。

そのため、休日の市内移動を円滑にするための持続可能なバスに向けて、休日の利用目的に合った休日限定の新たな実証運行を実施するものである。

2. 実証運行について

(1) 運行ルート

買物・娯楽を目的とした利用に対しては、各地域の生活拠点を結ぶ循環型路線を設定することが望ましいと考えられる。ただし、地域を跨ぐ利用者については、東西方向を結ぶ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) 運賃

利用者の混乱を避けるため、運賃体系については、平日と統一した運用を行う。

【運賃体系】

| 種別 | 支払額 | 備考 |
|----------------|---|------|
| 大人 | 200円 | 現行通り |
| 小人 | 100円 | |
| 70歳以上の高齢者 | 100円 | |
| 障害者（介護者も含む） | 100円 | |
| はんきゅうランドパス65 | 1ヶ月： 5,500円 3ヶ月： 11,000円 6ヶ月： 21,000円 1年： 40,000円 | |
| 阪急スクールパス | 1学期： 20,400円 2学期： 21,900円 3学期： 15,600円 学年： 60,000円 | |
| オレンジゆずるバス専用定期券 | 1ヶ月： 4,200円 3ヶ月： 10,710円 6ヶ月： 18,900円 | |
| オレンジゆずるバス専用回数券 | 200円券11枚：2,000円 200円券28枚：5,000円 | |
| 1日乗車券 | 400円 | 新設 |

(4) 収支予測

① 運行経費

休日の新たな実証運行に係る運行経費は、**年間2,050万円※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

バス停の見直しを考慮すると、1日あたり723人が利用すると考えられ、運賃収入は、**年間754万円程度**になると想定される。

③ 収支計画

新たなバスの運行にあたっては、適切な運行経費の範囲のもとで事業を行うことが必要である。このため、実証運行計画の策定にあたり、前提条件に以下の項目を設けた。

なお、①と②で示した運行経費と収入の関係性をみると、現状の約27%に比べ、見直し後の運賃収入率は約37%となっており、前提条件を満たしている。

また、実証運行期間中である平成25年度は、運行経費から収入を引いた額の半分について、国からの補助を受ける予定である。

<前提条件>

①運行経費（上限）：2,600万円（現在の休日71日分相当額）

②運賃収入：経費の35%*

※ 箕面市と人口規模が同程度の都市で運行されているコミュニティバスの平均的収支等を勘案
(=オレンジゆずるバスに適用している目標値)

収支計画フレーム

| | | | |
|----|------|-------|---------|
| 収入 | 運賃収入 | その他収入 | 国補助・市負担 |
| | 経費 | | |
| | 運行経費 | | |

4. 評価・見直し基準について

1. で示した運行の考え方にに基づき、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とする。

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 | 80% |

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 |

5. 事業主体について

(1) 事業（運行）計画・・・協議会

平成25年度については、新たな補助金（社会資本整備総合交付金）による運営を実施するため、オレンジゆずるバスと同様に協議会を事業（運行）計画主体とする。

(2) 運行主体・・・阪急バス

これまでの実証運行をふまえ、運行の品質・安全性が確保できるとともに、路線バスとの連携も図れることから、平成25年度の実証運行についても、阪急バスに運行委託をする。

なお、運行委託については、阪急バスとの随意契約となることから、運行経費の縮減に向けて妥当性等を確保するなど、予算の効率的な執行を図る。

【運行ルート】

