参考資料⑦

運行内容の見直し検討について

１．軽微な見直しについての検討（平成 23 年 5 月から実施）

1．1　運行ダイヤの見直し

（１）遅延解消のための運行ダイヤの見直し

現在の運行状況としては、運行当初ほどの遅延は発生していないが、区間、日曜日、時間帯などで遅延運行が発生している。運行側、利用者側も慣れてきたことや道路交通状況を踏まえたバス停間の運行時間も把握したことから、遅延運行を改善する材料ができたので、早急に改善して９月に予定している運行計画の見直しまでの期間においても、定刻運行を目指すために、運行ダイヤの見直しを行う。

（２）減便と運行ダイヤの見直し

利用者の少ない便の廃止検討によって最終便の廃止の見直し方針（案）が出されており、今回の軽微な見直しにおいて実施する。最終便を廃止しても、遅延対策としてゆとりのある運行ダイヤを組むことによって、運行時間帯は現況と変わらないまま維持できる。

見直し後の運行ダイヤの特徴を以下に示す。

軽微な見直しの考え方

１）遅延発生に対応できる、ゆとりのある時刻設定。
２）利用者の少ない最終便を廃止。
３）ゆとりのあるダイヤとしたことから、減便しても運行時間帯は現状と変わらずおおむね７時台～19時台までの運行を確保。
４）市立病院には、受付開始時刻の 8:30 前後に到着させる。
５）松寿荘前には、主な催し物の開始時刻である 10:00 前後に到着させる。

1．2　黄ルートの運行ダイヤ（案）の検討

緑、桃、赤、青ルートはすべての考え方を満たすが、黄ルートのみ５）を満たさず、松寿荘到着時刻が 10:57 となってしまう。現行の運行順序を①案、５つを満たすように運行順序を変更した運行ダイヤを②案として、どちらが良いか検討する。（②案は、現行ルート２便と５便が逆まわりになる。）

ルートの運行ダイヤ（軽微な見直し（案））

↓

【第4回市民部会、第3回専門部会】

運行ダイヤ設定の考え方そのものと、その考え方を満たすように設定した各ルートの運行ダイヤにおいて、黄ルート②案のみ現行との相違点が大きいため、その変更点について議論。

【市民意見】

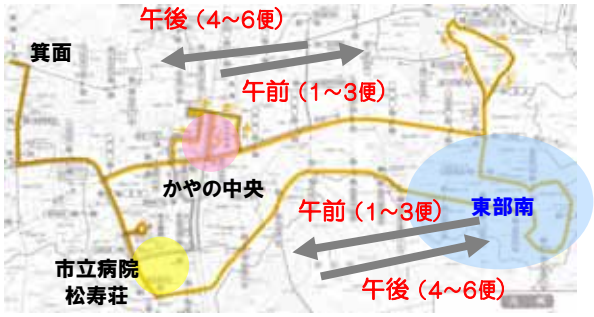
・全ルートにおいて、ダイヤどおりに運行できるのであれば、軽微な変更についてはうれしい。
・黄ルートの運行順序については、地域の平等性の観点やかやの中央のアクセス利便性から考えれば①案がよいが、市立病院、松寿荘の利用者の利便性を考えるなら②案がよいとも言える。

↓

定刻運行を目指すためにゆとりあるダイヤに変更する。
黄ルートは利用者の利便性、平等性などを考慮して運行順序は現行のままとする。

●黄ルート①案、②案のメリットおよびデメリットのまとめ

<table>
<tr><th></th><th>運行順序は交互(現行のまま):①案
（右左右左右左右左右）</th><th>運行順序を変更:②案
（右右右左左左右左右）</th></tr>
<tr><td>黄ルート</td><td>

現行ダイヤと同じ運行順序であり、利便性は現状と同程度となる。</td><td> 

現行ダイヤの2便(箕面 8:25 発左まわり)と5便(箕面 12:47 発右まわり)が逆まわり運行となる。</td></tr>
<tr><td>メリット</td><td>・利便性は現状とほぼ変わらない。
・<u>かやの中央の利便性が確保される</u>。(②では確保できない)</td><td>・松寿荘に 10:00 前後に到着できる。
・<u>市立病院・松寿荘の利便性が向上する。</u>
⇒午前中に行きを3便（約1時間半に1本）確保でき、12 時前から 14 時半にかけて帰りとして3便(約1時間半に1本)確保できる。)</td></tr>
<tr><td>デメリット</td><td>・松寿荘に 10:00 前後に到着できない。
※ただし、現行の到着時刻とほぼ同程度であり、利便性は現行と比較して損なわれない。
⇒現在３便：10:56 着
①案３便：10:57 着

●東部南地区⇔松寿荘の利用者数（６ヶ月）
<table>
<tr><th>行き</th><th>1便</th><th>3便</th><th>5便</th><th>7便</th><th>9便</th></tr>
<tr><td>利用者数</td><td>512 人</td><td>364 人</td><td>54 人</td><td>58 人</td><td>11 人</td></tr>
<tr><th>帰り</th><th>2便</th><th>4便</th><th>6便</th><th>8便</th><th>10便</th></tr>
<tr><td>利用者数</td><td>41 人</td><td>58 人</td><td>759 人</td><td>74 人</td><td>6 人</td></tr>
</table></td><td>・<u>かやの中央へのアクセス利便性が現行より大幅に悪く</u>なる。
⇒現在利用されている便の時間帯で逆まわりとなるため
●東部南地区⇔かやの中央の利用者数（６ヶ月）
<table>
<tr><th>帰り</th><th>1便</th><th>3便</th><th>5便</th><th>7便</th><th>9便</th></tr>
<tr><td>利用者数</td><td>135 人</td><td>213 人</td><td>298 人</td><td>560 人</td><td>274 人</td></tr>
<tr><th>行き</th><th>2便</th><th>4便</th><th>6便</th><th>8便</th><th>10便</th></tr>
<tr><td>利用者数</td><td>459 人</td><td>525 人</td><td>260 人</td><td>119 人</td><td>30 人</td></tr>
</table>
※ ②案で変更となる便
・<u>アクセス利便性が偏る</u>。
⇒利用の多い箕面駅のアクセスが、場所、時間ごとに大幅に偏る。
⇒黄ルートは中心部の移動ではなく、ルート内々の移動も多いため、利便性が偏ることは好ましくない。
・運行順序が変わるため、軽微な見直しによる<u>利用者の混乱が懸念</u>される。</td></tr>
</table>

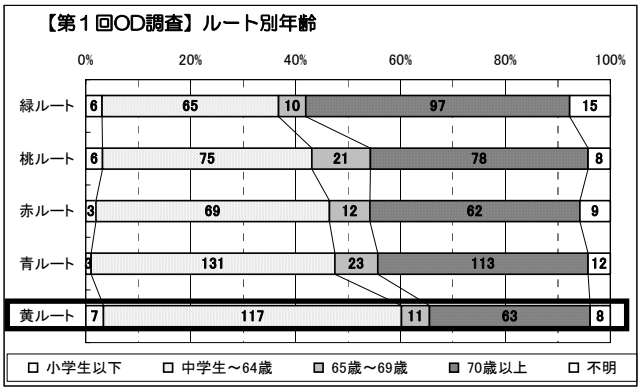
黄ルートの現状

・高齢者の利用者割合が低いが、東部南地区（主に小野原地区）における高齢者の割合が箕面市全域の平均と比較しても少ないためだと考えられる。

小野原地区の高齢者（60 歳以上）割合

	全数	高齢者数（60 歳以上）	割合
小野原地区	12,031 人	2,216 人	18.4%
箕面市全域	127,518 人	36,859 人	28.9%

平成 23 年 2 月末現在



２．全体見直しについての検討（平成 23 年 9 月から実施）

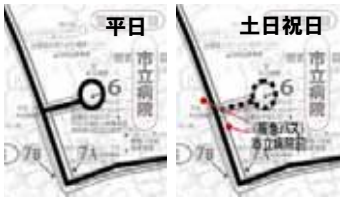
2．1　市立病院のアクセス方法

市立病院のアクセス方法については、市民部会２回の議論を経て、現行ルートの利便性や効率性を考慮して、現況のままのアクセス方法が最もよいという結論に至った。

現行のアクセス方法（西門よりアクセス）

【第4回市民部会】

沿道自治会から、市立病院へ西側の坂道を通って正面からアクセスするルートは生活環境などの問題として、アクセス方法の変更の要望があり、そのアクセス方法について議論。

	●現況のまま	●北門に変更	●みのおライフプラザ前に変更	●土日のみ乗り入れない
【アクセス（案）】				
【市民意見】	○最も利便性が高いのは間違いない	○要望に応える最も単純な方法である △乗車快適性が大幅に低下するのではないか	△市立病院の正面玄関までの乗り入れは不可欠ではないか	○土日は休診であることから、利用客も見舞い客であるため問題ないのではないか △高齢者の利用が多い中、曜日によってバス停を変えるのは問題ではないか

- **現況のアクセス方法の利便性の高さを評価する意見が多かった**
- 要望に応える方法としての変更案については**意見にばらつきがあった**
  （アクセス方法を変更した場合の効率性、乗車快適性等に対する影響や市民の意見・要望などから再検討を行う必要がある。）

【第5回市民部会】

アクセス方法を変更した場合の、後の影響なども考慮し議論。

【市民意見】

- 市立病院の利用者の利便性を考えると正面玄関まで行くことが大前提。
- 最も便利なのが現況ルートであるのは間違いない。
- 北門からのアクセスは坂道が長く続き、カーブや交差点などで危険であるため、乗車快適性、安全性の面からも現況より劣るため、そのルートへ変更すべきでない。
- 休診の土日のみ乗り入れないことも考えられるが、曜日ごとにバス停を変えることは利用者の混乱が懸念される。
- 現況のルートは昨年１年間の検討プロセスを経て決定されたルートであり、かつ、運行効率性、利便性の面からも最も優れたルートである。
- 両側歩道で１２m道路であることから、バス運行による生活環境の悪化を理由に、特定地域の要望によるルート変更は、全てのルートで同じ課題が発生するとの指摘があった。

現況のままとする

現状の利用実態や、利便性や安全性、乗車快適性、効率性、ルート（バス停）のわかりやすさを全て踏まえて、**現況のままのアクセス方法**が最もよいという結果となった。
よって、市立病院のアクセス方法の変更はしない。

2．2　ルートの見直し検討

ルートの見直しについては、専門部会３回、市民部会２回の議論を経て、現行ルートの問題を解決でき、かつ効率的な抜本的見直し（案）③が最も良いとの結論に至った。

現行ルート

【第１回専門部会、第２回専門部会、第４回市民部会】

最小見直し（案）（5 ルート）

●現行ルートを基本

【改善内容】

桃ルート：箕面駅アクセス

青ルート：粟生団地再経由

抜本的見直し（案）（6 ルート）

●見直し方針（案）に基づく抜本的見直し

・抜本的見直し（案）①（利便性重視）

・抜本的見直し（案）②（効率性重視）

問題点（現行ルートと同じ）

① 便数が少ない

② バスに乗っている時間が長い

③ 車両が揺れて危ない

④ 遅延が多い

⑤ ルートがわかりにくい

改善点・問題点

○ 中心部の利便性向上

○ ルートのわかりやすさ向上

○ 利用者の乗車時間の短縮

× 運行距離の増加による運行本数の減少

- **抜本的見直し（案）①が良いとの方向性を確認**
- **運行距離の増加による運行本数の減少や効率性低下の改善の必要性が指摘**

【第５回市民部会、第３回専門部会】

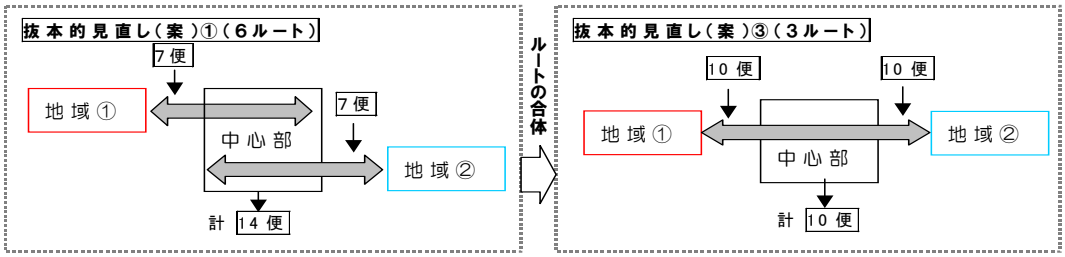
抜本的見直し（案）③（3 ルート）

●抜本的見直し（案）①のルートを２ルートずつ合体

●中心部と住宅地側での運行本数サービスの不均衡を解消

中心間運行本数の一例

	箕面市役所⇒市立病院	市立病院⇒箕面市役所
現状（5月軽微な見直し後）	37 便	18 便
抜本的見直し（案）①	42 便（+5 便）	42 便（+24 便）



- **抜本的見直し（案）③を警察協議に加えて、ルート、バス停の詳細を検討した上で見直し（素案）を定めることを確認。**（中心間シャトル運行による利便性向上、住宅地側の本数増などを評価）

（１）最小見直し（案）（５ルート）の考え方

運行開始からあまり時間が経過していないことを考慮し、現行ルートを基本としつつ、利用者利便性向上の観点から、改善要望の多い桃ルートの箕面駅アクセスと青ルートの粟生団地経由の見直しのみを行った案である。

最小見直し（案）は現行ルートのほぼ全ての問題点（①便数が少ない ②バスに乗っている時間が長い ③車両が揺れて危ない ④遅延が多い ⑤ルートがわかりにくい）の問題点が改善されない。

（２）抜本的見直し（案）①②（６ルート）の考え方

遅延対策のために発着地を明確化にしつつ、青ルートの２ルート分割や現行ルートのシャトル運行化等の見直しを行うことで、実質的な運行本数増加、中心部の利便性向上、ルートのわかりやすさ向上等の改善を図った案であり、最小見直し（案）では解消できなかった問題点の改善を図れる。

利便性を重視した抜本的見直し（案）①と効率性を重視した抜本的見直し（案）②としている。

抜本的見直し（案）①は運行延長してほしいという地域の要望に応える利用者の利便性を重視した（案）で、抜本的見直し（案）②はそれらの延長をしないが、運行距離を短縮できる効率性を重視した（案）である。

抜本的見直し（案）①	桃ルートの箕面・赤ルートの如意谷団地・黄ルートのかやの中央を経由する
抜本的見直し（案）②	上記を経由しない

市民部会においては、利用者の利便性を考慮すべきという意見から抜本的見直し（案）①が指示された。

ただし、地域の要望に応える運行延長や中心間シャトル運行によりルート１周の運行距離が伸び、さらにルートがひとつ増えたことによって、便数の減少、若しくは実質的な運行本数の増加効果があまりないという新たな問題が発生した。

●抜本的見直し（案）①に対する意見等のまとめ

プラス面	・中心部をシャトル運行することによって、乗車時間が短くなるのはよい。 ・ルートを分けることによって、乗車時間が短くなるのはよい。 ・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は経由すべき。 ・利用者の少ないバス停でもなるべく廃止しないのはよい。
マイナス面	・ルート一周の運行距離が伸びてしまうこと ・便数の確保ができるのかどうか

これらの抜本的見直し（案）①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

（３）抜本的見直し（案）③（３ルート）の考え方

１）抜本的見直し（案）①の課題の整理

①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。

②１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。

③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、抜本的見直し（案）①では 47 便となり、過剰なサービスとなることが伺える。

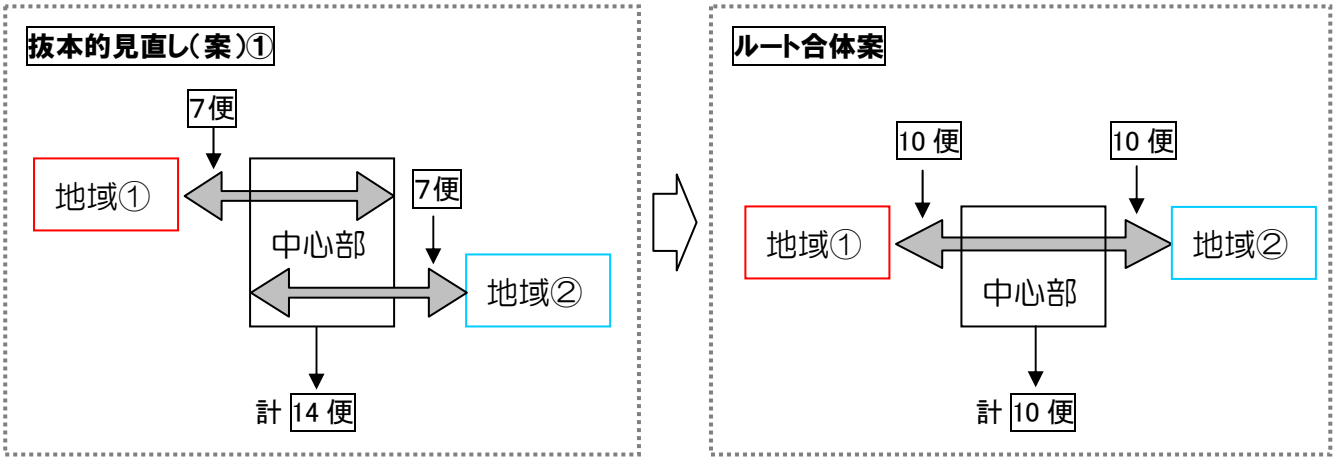
２）課題の解決策

３つの課題は、並列に起こっている問題ではなく、①１周の運行距離の増加および③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、②１日の便数の減少は①１周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）

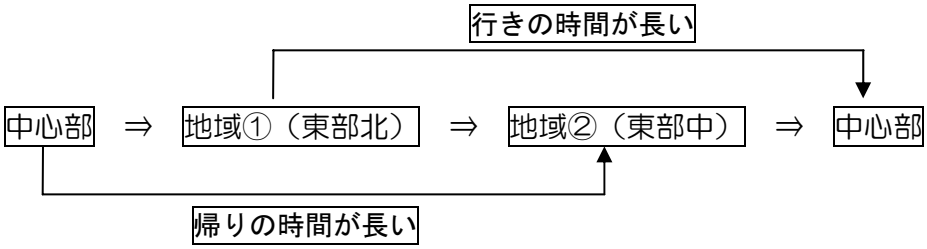
この案によって、中心部をはさんだ地域間のシャトル運行とすれば、各地域への中心部への往復乗車時間は短く抑え、かつ、便数を確保することができる。



以上の考えから設定したルート案を「**抜本的見直し（案）③**」として、警察協議に加えて、ルート、バス停の詳細を検討した上で**見直し（素案）**を定める。

＜参考＞

※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①は中心部までの行きの乗車時間が長く、地域②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。

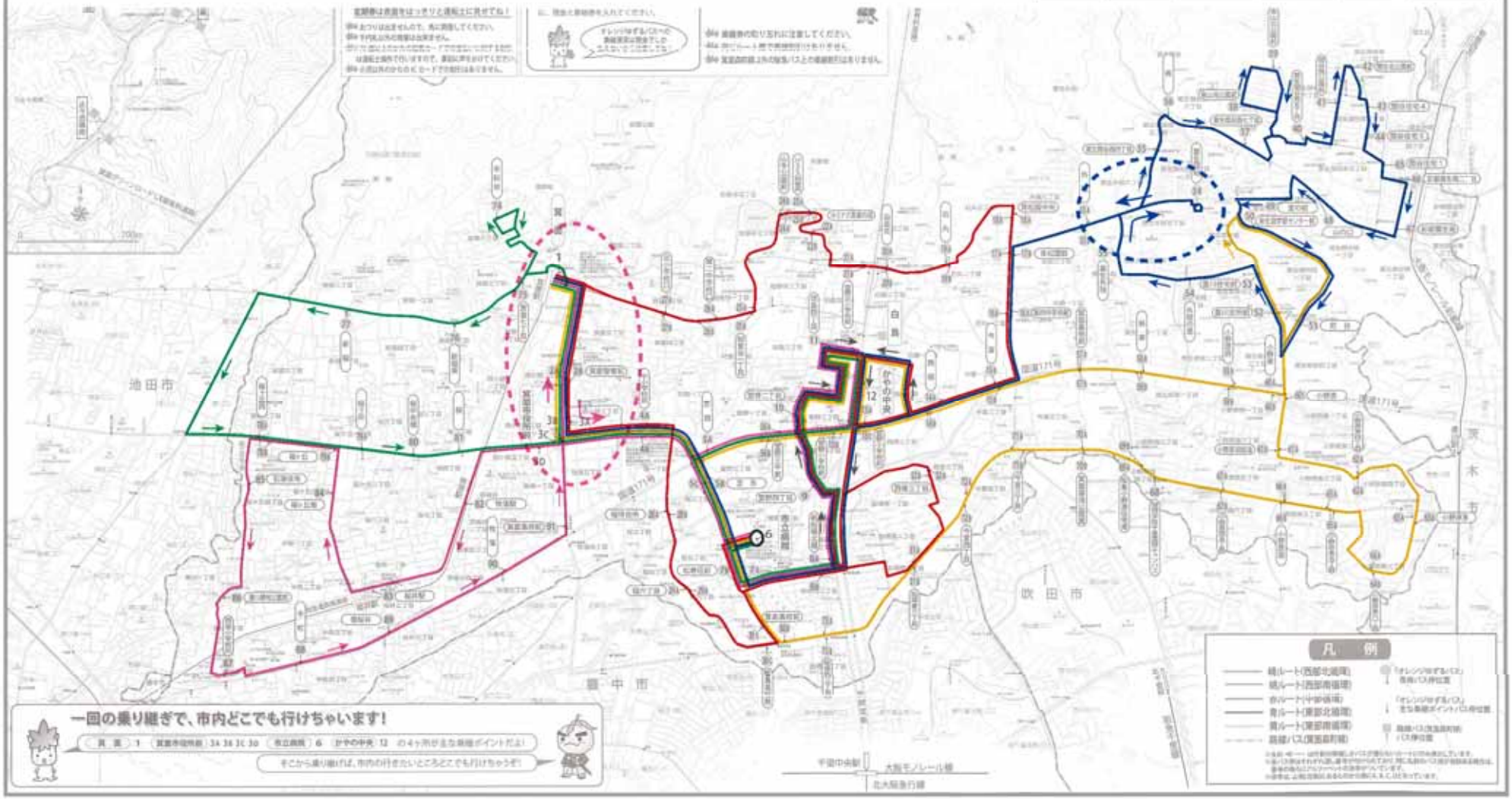


※中心間シャトル運行をやめ、中心間ループ運行とすることで運行距離を減らす「中心間ループ案」も考えられるが、利用者の利便性やルートのわかりやすさなど現状のルートの問題が解決されないため、上記のルート合体案と比較してメリットは少ない。

現行の運行を基本とした

最小見直し（案）

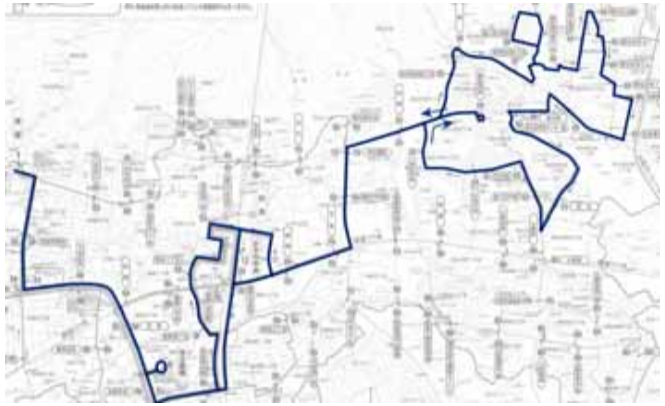
	見直しルートにおける運行				
	一周の運行距離	一周の運行時間	循環方向	便数	一日の運行距離
緑ルート	13.7km	59.分	左まわり	10.便	130.2km
桃ルート	16.1km	67.分	左まわり	9.便	136.9km
赤ルート	15.3km	58.分	左まわり	5.便	144.0km
	13.5km	59.分	右まわり	5.便	
青ルート	24.6km	105.分	右まわり	10.便	233.7km
黄ルート	17.7km	69.分	左まわり	4.便	161.8km
	18.2km	71.分	右まわり	5.便	
計	-	-	-	48.便	806.6km



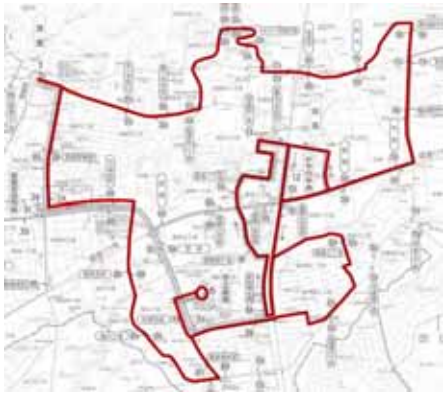
現行の運行を基本とした　最小見直し（案）

●緑ルート

●青ルート



●赤ルート



－

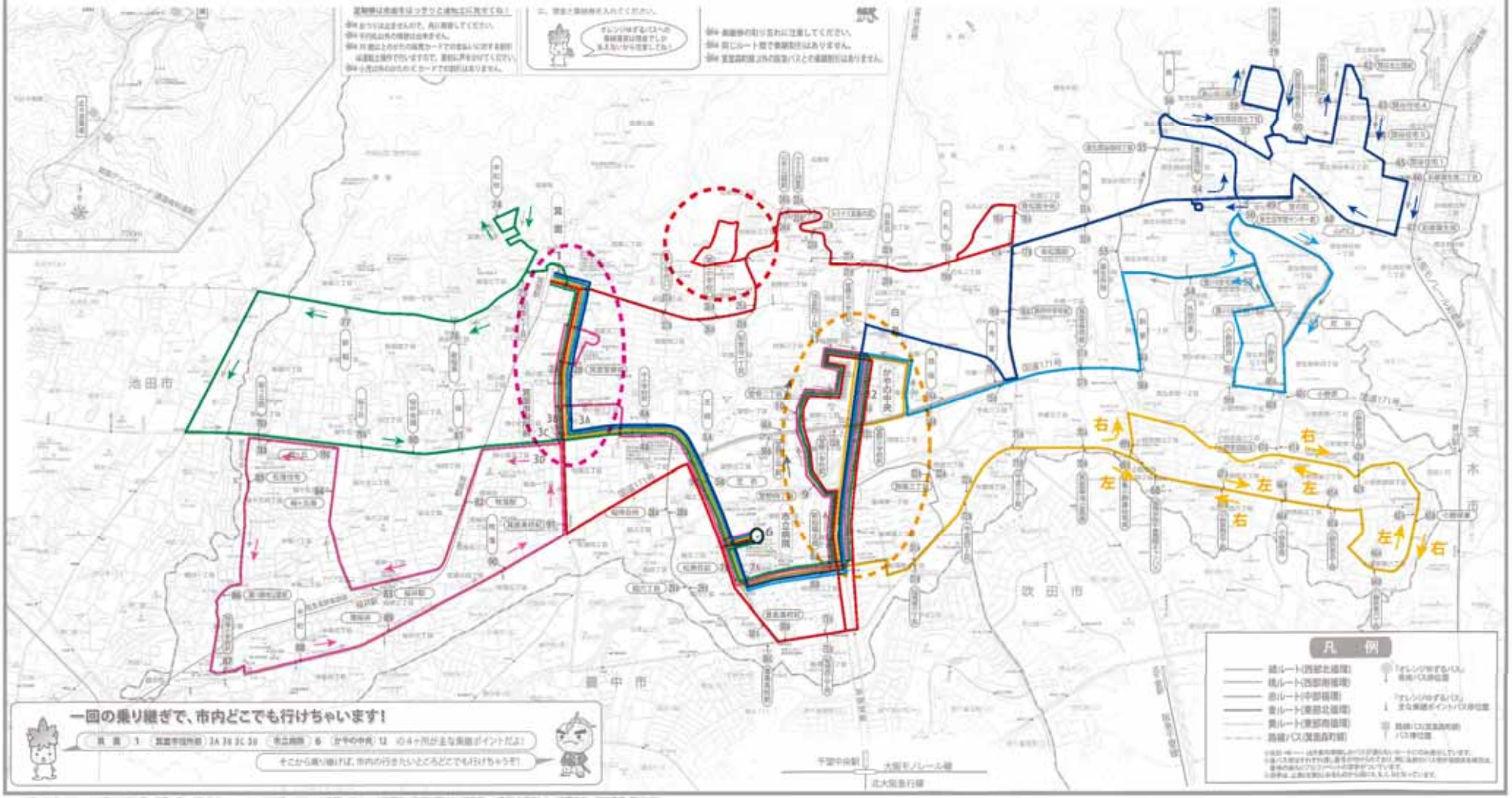
●桃ルート

●黄ルート

抜本的見直し（案）①

桃ルート：箕面を経由する
赤ルート：如意谷三丁目を経由する
黄ルート：かやの中央を経由する

	見直しルートにおける運行				
	一周の運行距離	一周の運行時間	循環方向	便数	一日の運行距離
緑ルート	15.0km	67.分	左まわり	9.便	126.4km
桃ルート	18.5km	76.分	左まわり	8.便	136.6km
赤ルート	21.8km	93.分	シャトル	7.便	131.0km
青1ルート	20.5km	94.分	右まわり	8.便	149.6km
青2ルート	18.4km	73.分	右まわり	8.便	121.1km
黄ルート	21.1km	83.分	左まわり	4.便	152.0km
	21.1km	83.分	右まわり	4.便	
計	-	-	-	48.便	816.7km

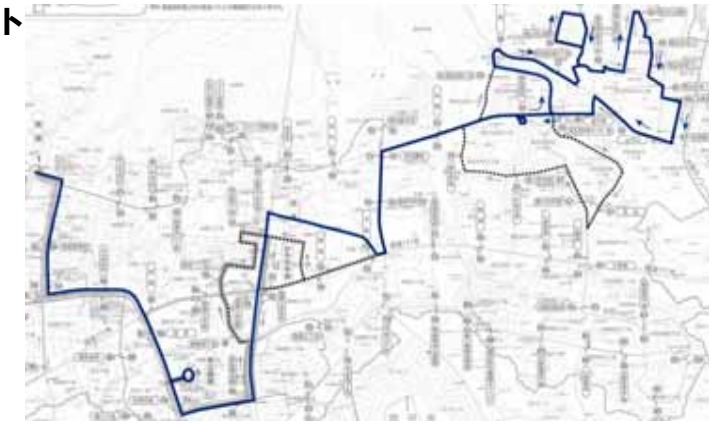


抜本的見直し（案）①

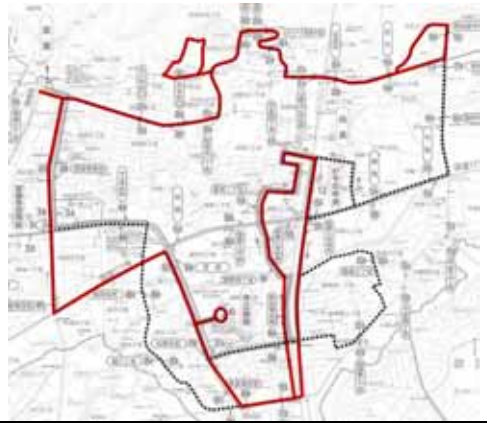
（桃ルート:箕面　赤ルート:如意谷三丁目　黄ルート:かやの中央　をそれぞれ経由する）

●緑ルート

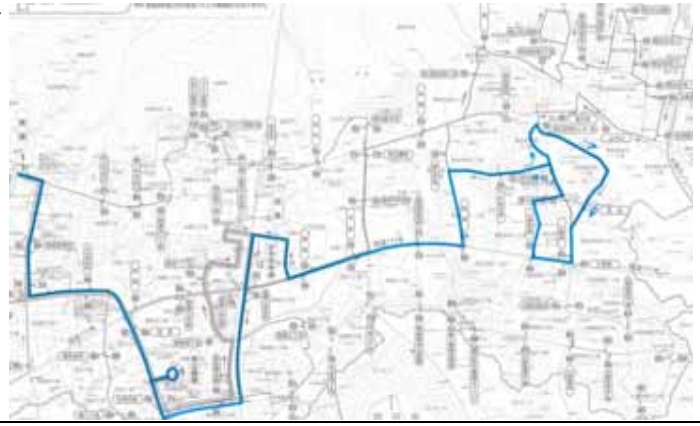
●青１ルート



●赤ルート



●青２ルート



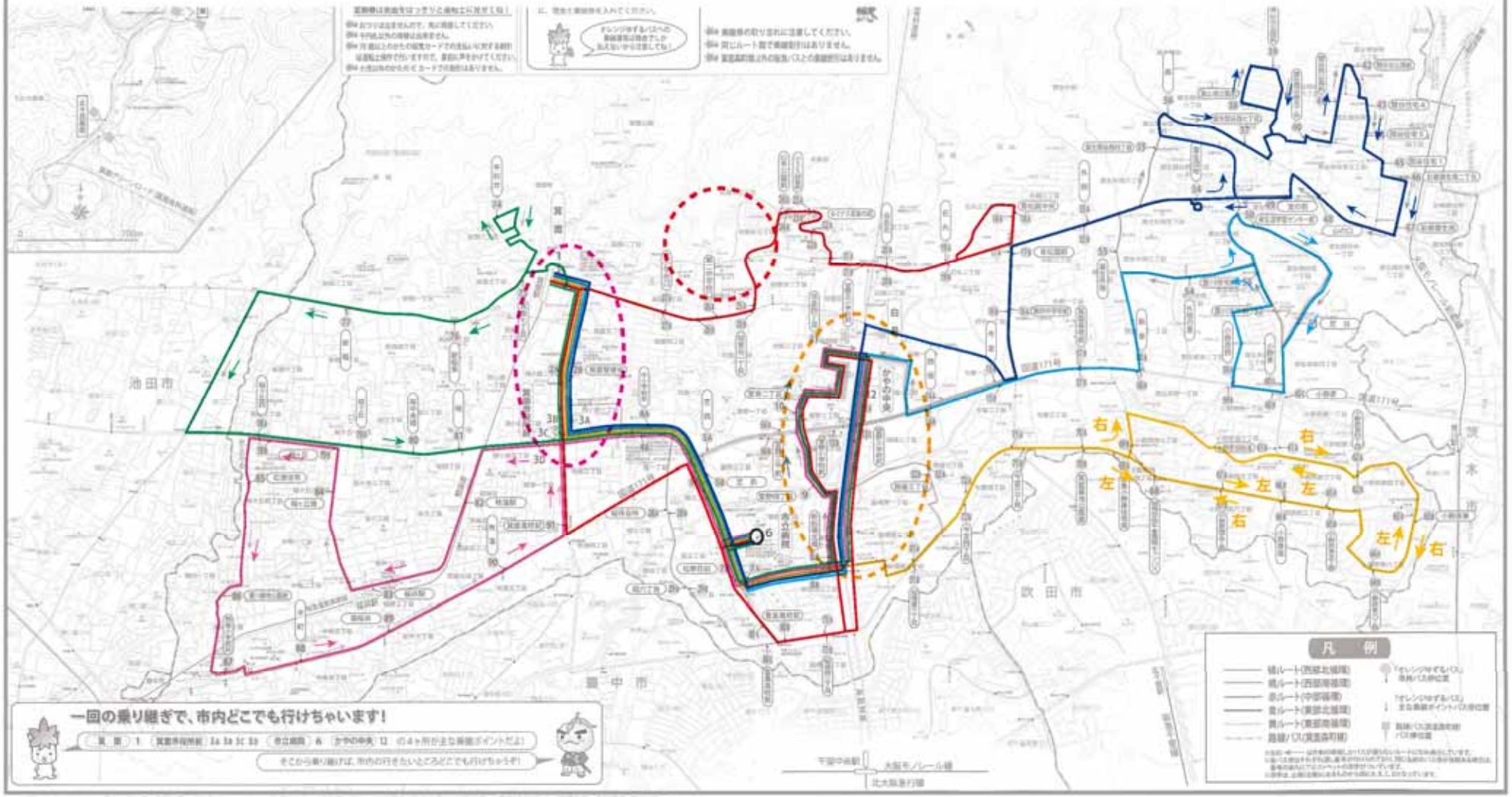
●桃ルート

●黄ルート

抜本的見直し（案）②

桃ルート：箕面を経由しない
赤ルート：如意谷三丁目を経由しない
黄ルート：かやの中央を経由しない

	見直しルートにおける運行				
	一周の運行距離	一周の運行時間	循環方向	便数	一日の運行距離
緑ルート	15.0km	67分	左まわり	9便	126.4km
桃ルート	15.1km	65分	左まわり	9便	127.9km
赤ルート	19.8km	84分	シャトル	8便	136.7km
青１ルート	20.5km	94分	右まわり	8便	149.6km
青２ルート	18.4km	73分	右まわり	8便	121.1km
黄ルート	15.1km	63分	左まわり	4便	152.0km
	15.1km	63分	右まわり	5便	
計	-	-	-	51便	813.7km

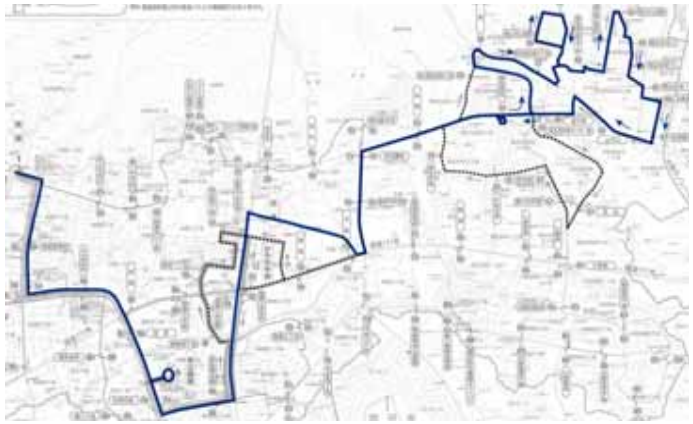


抜本的見直し（案）②

（桃ルート:箕面　赤ルート:如意谷三丁目　黄ルート:かやの中央　をそれぞれ経由しない）

●緑ルート

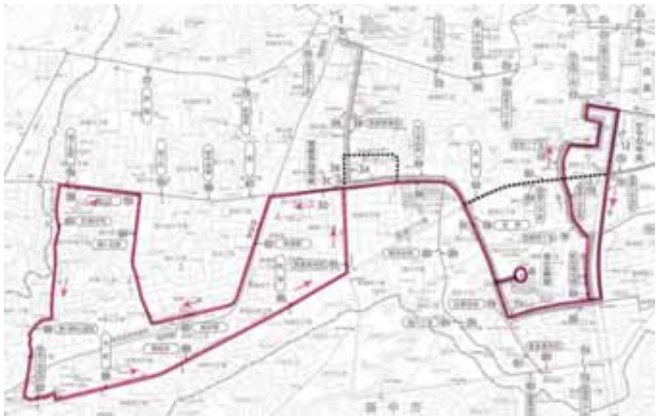
●青１ルート



●赤ルート

●青２ルート

●桃ルート

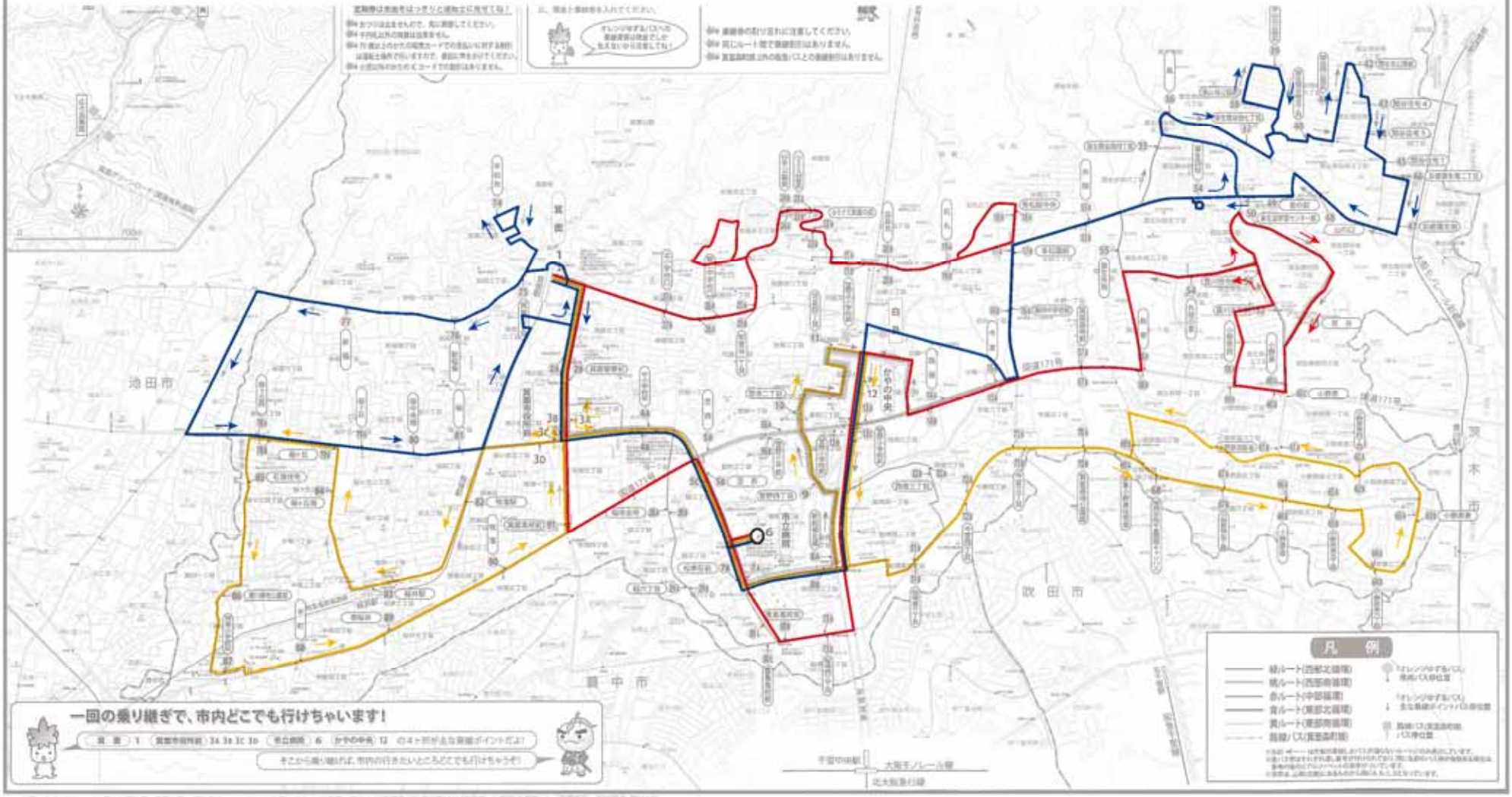


●黄ルート

抜本的見直し（案）③

３ルート（各ルートバス２台）

	見直しルートにおける運行				
	一周の運行距離	一周の運行時間	循環方向	便数	一日の運行距離
緑・青１合体ルート	28.1km	120.分	西：左まわり 東：右まわり	10.便	273.5km
赤・青２合体ルート	29.2km	113.分	シャトル 右まわり	10.便	271.0km
桃・黄合体ルート	30.9km	124.分	左まわり	10.便	300.5km
計	-	-	-	30.便	845.0km



抜本的見直し（案）③

（抜本的見直し（案）①のルートを合体）

●緑、青１合体ルート

●赤、青２合体ルート

●桃、黄合体ルート

●現行ルートと抜本的見直し（案）③の主な乗車区間の乗車時間と便数の比較表

	平和台⇔市立病院		桜ヶ丘⇔市立病院	
	行き	帰り	行き	帰り
現行（5月軽微な見直し後）	23分（9便/日）	32分（8便/日）	10分（9便/日）	44分（8便/日）
抜本的見直し（案）③	29分（9便/日）	17分（9便/日）	19分（9便/日）	29分（9便/日）

	半町⇔市立病院		半町⇔箕面警察前	
	行き	帰り	行き	帰り
現行（5月軽微な見直し後）	12分（9便/日）	41分（8便/日）	―	―
抜本的見直し（案）③	20分（9便/日）	33分（9便/日）	8分（10便/日）	21分（11便/日）

	山手公園前（ルミナス）⇔市立病院		山手公園前（ルミナス）⇔箕面	
	行き	帰り	行き	帰り
現行（5月軽微な見直し後）	31分（10便/日）	33分（10便/日）	7分（5便/日）	7分（5便/日）
抜本的見直し（案）③	23分（9便/日）	23分（9便/日）	11分（10便/日）	11分（9便/日）

	粟生団地⇔市立病院		東山北公園前⇔市立病院	
	行き	帰り	行き	帰り
現行（5月軽微な見直し後）	47分（10便/日）	25分（9便/日）	40分（10便/日）	33分（9便/日）
抜本的見直し（案）③	22分（9便/日）	22分（9便/日）	39分（9便/日）	30分（9便/日）

	豊川住宅⇔市立病院		新家⇔市立病院	
	行き	帰り	行き	帰り
現行（5月軽微な見直し後）	24分（10便/日）	52分（9便/日）	40分（5便/日）	34分（4便/日）
抜本的見直し（案）③	18分（9便/日）	18分（9便/日）＊	15分（9便/日）	15分（9便/日）

＊抜本的見直し（案）③は、ルートの運行順路が変更するため、中心部から豊川住宅まで帰宅の利便性を高めるために豊川住宅前バス停の北側にバス停を新設し、その乗車時間を記載している。

	今宮三丁目⇔市立病院		小野原東⇔市立病院	
	行き	帰り	行き	帰り
現行（5月軽微な見直し後）	13分（5便/日）	8分（4便/日）	23分（5便/日）	17分（4便/日）
抜本的見直し（案）③	19分（9便/日）	19分（9便/日）	28分（9便/日）	28分（9便/日）

※ただし、遅延対策による停車時間の設定等、ダイヤ設定において乗車時間は変更になる場合がある。

●抜本的見直し（案）③の廃止・移設・新設バス停

●廃止バス停

バス停名	廃止バス停への対応
萱野三平前	・約 200m 圏内にある萱野二丁目バス停で対応
稲待合所	・約 300m 圏内にある芝西バス停で対応
稲六丁目	・約 300m 圏内にある松寿荘バス停で対応
西宿三丁目	・約 300m 圏内にある今宮四丁目バス停で対応
関西学院千里国際キャンパス	・約 100m 圏内にある阪急小野原住宅南バス停で対応

●移設バス停

バス停名	移設バス停への対応
粟生間谷西四丁目	・約 200m 圏内にバス停を移設
粟生外院	・約 200m 圏内にバス停を移設
新家	・約 50m 圏内にバス停を移設
小野原西	・約 100m 圏内にバス停を移設
小野原旧街道	・約 50m 圏内にバス停を移設

●新設バス停

バス停名	新設バス停の説明
(仮)西小路一丁目	・ルート新設のため、バス停を新設
(仮)箕面六丁目南	・ルート新設のため、バス停を新設
稲	・ルート新設のため、バス停を新設
聖母被昇天学院前	・ルート新設のため、バス停を新設
(仮)如意谷三丁目	・ルート新設のため、バス停を新設
(仮)船場東一丁目	・既存ルートでバス停の設置要望があるためバス停を新設
(仮)今宮一丁目	・ルート新設のため、バス停を新設
(仮)白島一丁目	・ルート新設のため、バス停を新設
(仮)豊川住宅北	・運行順路変更により、利便性を確保する、バス停を新設
阪急小野原住宅中央	・ルート新設のため、バス停を新設
(仮)阪急小野原住宅北	・ルート新設のため、バス停を新設
(仮)春日神社前	・ルート新設のため、バス停を新設

2．3　乗継割引・一日乗車券の検討

乗継割引の検討に関しては、市民部会１回、専門部会１回の議論を経て、乗継割引と一日乗車券の併用実施を行う方向で検討を進めるという結論に至った。

現行のサービス（乗継割引）

【乗継割引の問題点】

・乗継割引サービスを知っている人は多いが、利用者数が非常に少ない。

・以下の意見･要望が寄せられており、改善しなければならない。

①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。

②乗継運賃を現金以外でも支払えるようにしてほしい。

③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。

④乗継割引でなく、一日乗車券の導入をしてほしい。

【第5回市民部会、第3回専門部会】

乗継割引を廃止して、一日乗車券を実施することについて議論。

【市民･委員意見】

乗継割引について

・箕面森町線の乗継割引は継続。

・廃止は、一日乗車券の金額による。

・乗車証明券にもなるので、整理券のように自由に取れるようにすべき。

・もっと具体的にＰＲして利用促進を図るべきでは。

・不正に利用している人がおり問題である。

・ルートの合体やシャトル運行化で乗継数が減るため利用が少なくなるのでは。

・一日乗車券との併用は、券種が増加して遅延の原因になるのでは。

一日乗車券について

・一日乗車券の実施はよい。

・利用促進策（スタンプラリーなど）と合わせて実施するのはよい。

・利用者数は金額に作用されると思う。

・車内販売ができなければかなり不便である。

併用実施について

・乗る側が自由に選択できるように、１日乗車券と乗継と両方あった方が良い。

- **一日乗車券の実施はよい**との意見
- **乗継割引を廃止せず、継続した上で一日乗車券を実施すべきではないか**という意見
- **ルートの見直しによって乗継数が減るため乗継割引の利用機会が少なくなり、また併用によって券種が増えると遅延発生への懸念**の指摘。

【乗継割引と一日乗車券併用の問題】

併用実施は、券種が増え、販売、確認などのための運転士の負担が増加し、さらには遅延の原因となることが考えられる。

⇒乗継割引の継続かつ一日乗車券の実施には詳細な検討が必要。

【乗継割引廃止による影響】

・現在の乗継割引利用者は少ないが、必要性を認識している利用者は多いため、乗り継ぎの料金抵抗を低くする必要がある。

・ルートの見直しによって３ルートとなることで、乗継割引の利用機会が減る可能性がある。

- 路線バス箕面森町線との乗継割引は継続する。
- **オレンジゆずるバス同士の乗継割引は、利用促進を図りつつ継続する。**
- **同じルートでも乗降を自由にするため、一日乗車券の導入を検討する。**
- 特に、乗継割引と一日乗車券の併用実施が可能であるか、遅延発生の可能性なども考慮して、詳細な検討を行う。

●一日乗車券の金額設定について

	大人	小児 70 歳以上の高齢者 障害者(介護人含)
① 現行の往復運賃額＋1 乗車（４回乗車で割引）	600 円	300 円
② 現行の往復運賃額＋0.5 乗車（３回乗車で割引）	500 円	250 円
③ 現行の往復運賃額（３回乗車で割引）	400 円	200 円
④ 現行の１回乗継割引運賃額（２回乗車で割引）	300 円	150 円

＜参考＞コミュニティバスの運賃・一日乗車券実施事例

コミュニティバスやわた（京都府八幡市）
・全区間 大人 200 円／小児 100 円
・一日乗車券（当日のみ乗り放題）300 円（大人・小児共通）
・美濃山方面の路線バスのみ乗継運賃（コミュニティバス側の運賃が 50 円）
・京阪バス 1Day パス　大人 600 円／小児 300 円

醍醐コミュニティバス（京都府醍醐市）
・全区間 大人 200 円／小児 100 円
・一日乗車券（当日のみ乗り放題）300 円（大人・小児共通）

小平市コミュニティタクシー（小川・栄町ルート）（東京都小平市）
・全区間 150 円
・一日乗車券（当日のみ乗り放題）300 円
※一日乗車券提示で沿線のお店や温泉などの特典あり