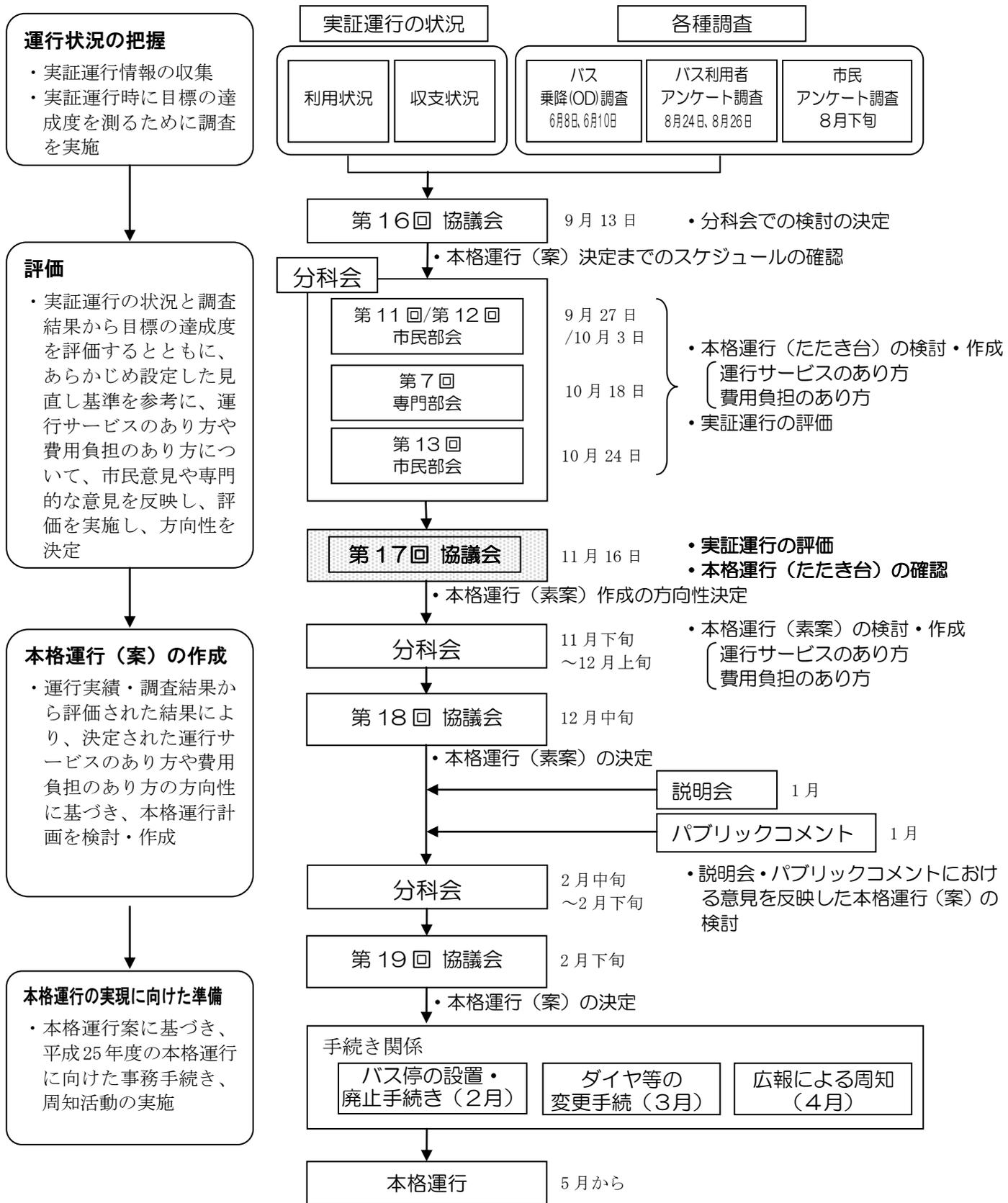


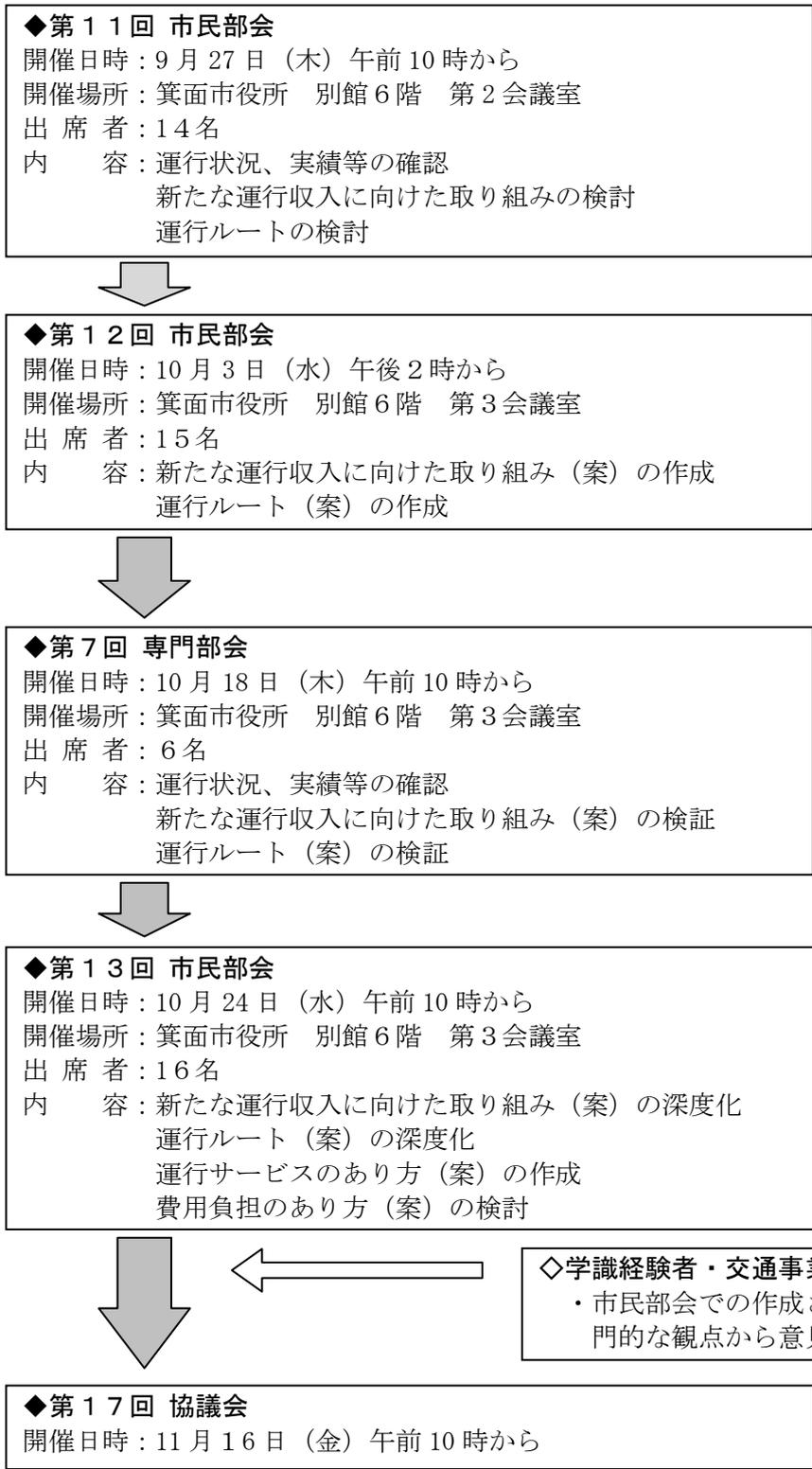
議題(3) 本格運行に向けた検討について

1. 検討フロー



2. 検討内容

(1) 分科会の開催状況



(2) 検討経過

① 運行状況の評価

- 運行計画の評価、見直しの検討を行うための基礎データとして、全体及び曜日、ルート、バス停、便ごとの利用者数や収支などの運行実績を確認した。(議題(1)、参考資料②)

② 評価指標の達成度による評価

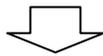
- 客観的な検証を可能とするために設定した評価指標(認知率・利用率・収支率)の達成度により、運行状況の評価した。(議題(2))

③ 見直し基準の達成度による評価

- 運行当初に策定した見直し基準(1便あたりの利用者数、収支率、バス停あたりの利用者数)の達成度により、運行状況の評価した。

④ 運行サービスの評価

- バス利用者アンケート調査や市民アンケート調査の結果や市民から寄せられる意見・要望などから運行サービスの問題点を抽出した。(議題(1)、参考資料④、参考資料⑤)



見直しの実施に関する判断

- “運行状況”、“評価指標の達成度”、“見直し基準の達成度”、“運行サービス”のそれぞれの観点から、見直しの実施が必要と判断した。

表 見直しについて(※ 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	主要目的地へのアクセス性の向上を検討する
		9人以下	改善	ルートのショートカット及びルートの統廃合によるバス停の統廃合や移設を検討する
便数の見直し	バス 1便あたりの 利用者数	27人→ 54人以上※	向上	昼間の増便を検討する
		15人→ 30人以下※	改善	夜間・休日の減便を検討する
運賃等の見直し	収支率 (運賃収入+その他収入)	65%以上	向上	未達成
		50%以上	改善	運行ルートの見直し、利用促進による収入増加及び運賃等の見直しによる収支率の改善を検討する

※ 平成23年9月の運行見直しでルートの合体を実施したため、基準値を合体後に換算する

(3) 検討内容

① 新たな収入の確保に向けた取り組み

- 運行収支を改善するため、収入の増加を目的とした取り組み案を市民部会（第11回、第12回）で作成し、専門部会（第7回）で検証した（参考資料⑥）
- “新規利用客の確保に向けた情報誌の配布”、“固定収入の確保に向けた広告事業の展開”、“地域協働の収入確保に向けたサポーター店の連携”については、固定的な収入確保につながりにくいですが、新たな収入の確保として具体化に向けて取り組んでいく。
- また、“利用促進に向けた1日乗車券の発行”については、技術的な課題が多いことに加え収益の減少の可能性もある一方、金額設定により、利用者の増加に寄与することから、引き続き検討する必要がある。

② 運行ルートの見直し

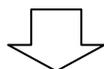
- 利用者が増加していることも考慮し、最低限の見直しに留めることを前提とした。
- 利用者数の少ないバス停のショートカットや、箕面市立病院や松寿荘へのアクセス性を考慮した見直し案を市民部会（第11回、第12回）で作成した。
- 市民部会で作成した見直し案について、利用者への影響、運行経費への効果、見直しルートの安全性を踏まえ、専門部会（第7回）にて検証した。
- フィードバックされた見直し案について、検討を深度化した見直し案を市民部会（第13回）で作成した。

③ 運行サービスの見直し

- 効率的・効果的な運行を行うため、利用者の少ない夜間便は廃止する。また、利用者が少なく利用目的も違う休日の運行も廃止する。ただし、買物・娯楽目的の利用が中心となる休日については、利用実態に適したバス運行を検討する必要がある。

④ 費用負担の見直し

- 運賃については、低くしても収入増加につながらないので、現行の料金体系を維持するのが望ましい。今回の運行ルートや運行サービスの見直しにより運行経費や収入予測を分科会で検討したうえで運賃等について検討していく。



見直し案のまとめ

- 4つの観点（新たな収入の確保に向けた取り組み、運行ルートの見直し、運行サービスのあり方の見直し、費用負担のあり方の見直し）から、本格運行計画（たたき台）を作成した。

3. 本格運行計画（たたき台）

（1）運行サービスのあり方

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。（ルート（案）は p.13）

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同時に、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。（詳細は p.17）

運行計画（案）

【 現行 】

	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行日	運行時間	便数
青ルート	29.2 km	142 分	毎日	8時 ～ 19時	11便/日
赤ルート	35.0 km	157 分			
黄ルート	30.9 km	144 分			

【 見直し後 】

	走行距離 (1便)	走行時間 (1便)	運行日	運行時間	便数
青ルート	25.0 km	120 分	月曜日 ～ 土曜日 (祝日除く)	8時 ～ 18時	11便/日
赤ルート	28.0 km	120 分			
黄ルート	26.6 km	120 分			

(2) 費用負担のあり方

検討の方向性

費用負担のあり方については、先ず(1)で示した運行ルート・運行サービスに基づき、運行ダイヤを設定したうえで算出する。

収入については、(1)で示した運行ルート・運行サービスに基づき、乗降調査(OD調査)から需要予測を行い現行の運賃体系による運賃収入を算出する。さらにパターンダイヤ化などによる需要増加、新たな収入確保策や利用促進による収入増加分を算出する。

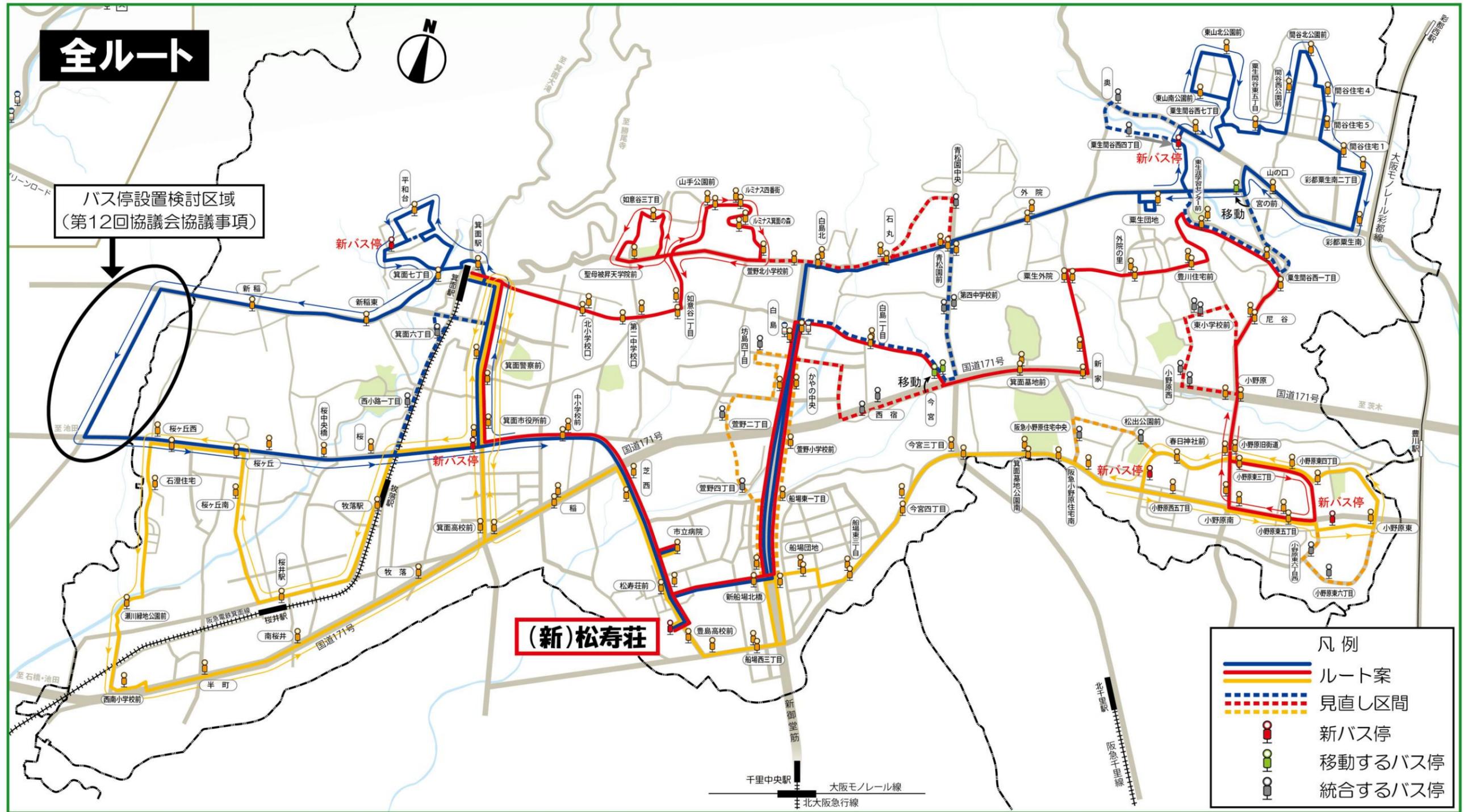
上記の算出をもとに、分科会で運賃体系や市負担について検討し、次回の協議会において、具体案を明らかにする。

なお、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)や市負担がMバス運行時と同程度(4,300万円/年)を目指すものとする。

【現時点での試算】

項目	想定額	備考
運行経費(精査中)	9,400万円	仮に現状の運行経費から運行距離を按分して算出した金額
収入	4,000～4,800万円 + α (新たな収入確保策+利用促進策)	

【ルート図：全ルート】



【ルート図：青ルート】

