

議題(2) 平成25年度の本格運行(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)での指摘事項について、第14回市民部会(11/27)で再検討を行うとともに、路線バスとの競合に関する協議を阪急バスと行った。
- そのうえで、第8回専門部会(12/3)で検証を行うとともに、第15回市民部会(12/3)で確認を行い、基本的な考え方、ルート及びバス停、運行日・運行時間帯について、妥当であるとの意見を得た。

【費用負担のあり方について】

- 第17回協議会での指摘事項を受けて、第14回市民部会では、新たな収入策・利用促進策の再検討を行った。
- 第14回市民部会で提示された一日乗車券の発行を求める意見について、第8回専門部会では具体的な手法を検討するとともに、第15回市民部会では、料金設定を含めた具体化に向けた意見交換を行った。
- また、第8回専門部会、第15回市民部会では、運賃体系も含めた費用負担のあり方に関する意見交換を行った。

1. 運行サービスのあり方について

(1) 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。

(2) 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、見直しをせず、現状維持を望む意見も一部地域であったが、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。

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とする。

なお、前回の協議会以降、路線バスとの競合区間について、路線バスへの影響を勘案し、連携も視野に入れた阪急バスとの調整を行い、p. 11 に示すルートを作成した。



【ルート】

- 市内各地域（西部北・南、中部、東部北・南）から市民ニーズの高い目的地（市立病院、松寿荘、市役所、箕面駅、かやの中央）への移動を確保する。
- 市内の東西移動を確保する。東部地域は、南北移動もあわせて確保する。
- 乗り換えで市内全域への移動を確保する。
(北部地域は、路線バス箕面森町線と乗継割引等で連携を図る。)
- 市内バス交通の充実に向けて、路線バスとの競合は可能な限り配慮する。

【バス停】

- バス停勢圏を考慮したバス停を確保する。

(3) 運行日・運行時間帯 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。

また、利用者の少ない日曜日・祝日の運行については、効率性の低い運行になっていることから、オレンジゆずるバスの運行を取り止める。ただし、平成25年度については、利用ニーズが高いと考えられる買物・娯楽を目的とした利用に合わせた新たな実証運行を別途実施するものとする。



本格運行計画（素案）

	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	26.0 km	120分	月曜日 ～ 土曜日 (祝日除く)	8時 ～ 18時	12便/日
赤ルート	27.8 km	120分			
黄ルート	26.6 km	120分			

(参考) 現行計画

	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			

2. 費用負担のあり方について

(1) 基本的な考え方

費用負担については、利用者負担として利用者が運賃収入等で経費の50%以上を担うことを前提とし、不足分については行政に負担を求める。

なお、運賃や高齢者運賃割引制度は、運賃の支払いやすさや市民・利用者にも定着しているとともに、一定の運賃収入が見込まれることから、現行通りとする。

(2) 利用者負担について

① 運行経費の算出

平成25年度の本格運行に係る運行経費は、年間10,100万円程度と想定される。

② 運賃収入の算出

ルートのショートカットや夜間ならびに休日運行の取り止めによる利用者の減少と利用者の多い昼間時間帯のサービス強化による利用者の増加、および直近の傾向を考慮すると、平日1日あたり1,341人、土曜日1日あたり約1,158人が利用すると考えられ、運賃収入は、年間4,800万円程度になると想定される。

③ 不足額の対処

不足額は、運行経費(10,100万円/年)の50%とすると、5,050万円を利用者負担とし、運賃収入4,800万円/年を差し引くと、250万円が不足している。この不足額以上を新たな収入確保策・利用促進策によるその他収入として、新たな収入が少しでも見込める取り組みを積極的に実施していくものとする。

取り組みの一例として、利用促進効果が期待できる一日乗車券(1日400円を想定)の発行(乗継割引の廃止)や地元商業者等と連携したオレンジゆずるバス利用者に対する特典の提供を進める。

【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

(3) 行政負担について

オレンジゆずるバスは、採算性が見込める鉄道駅でのフィーダー型路線ではなく、買い物・通院などの日常生活や市民活動・交流などの社会生活における市内移動を円滑にすることを目的とした運行であるため、採算性を確保することが困難な状況である。

また、高齢者割引（70歳以上）の導入やグランドパス65（65歳以上）の導入による運賃収入の減少が、収支にも大きく影響している。

一方で、オレンジゆずるバスは、テーマ・コンセプトの一つである **元気** として「外出機会が増加して、自分が元気になる」、「市内移動が活性化して、まちが元気になる」、「車からバスへの転換が増加して、地球が元気になる」こともめざして実証運行をしてきた。その結果として、市民アンケート・利用者アンケートからも、外出の増加、買い物の増加、車利用を控える人も増加している。

さらに、オレンジゆずるバスの利用者は、65歳以上が全利用者の56%を占め、高齢者の市内移動に寄与している。

この様な状況を勘案して、運行経費の50%、約5,050万円以下を行政に負担を求める。

収支計画フレーム（想定）

収入	利用者負担		行政負担 (~5,050万円(50%))
	運賃収入 (4,800万円)	その他収入 (250万円 + a)	
経費	運行経費 (~10,100万円)		

3. 事業主体について

(1) 事業（運行）計画・・・協議会

北大阪急行線の延伸が実現し、バス路線が再編されるまでは、連携計画の実施期間であることから、それまでの事業（運行）計画主体は、協議会が担う。なお、運行計画については本格運行後も、利用状況、周辺環境の変化に対応した評価・見直しは必要であることから、状況に応じて適時計画の見直しを実施する。

(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、今後の本格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。

