

議題(4) オレンジゆずるバスの本格運行計画(案)について

1. 本格運行計画(案)の再検討について

本格運行計画(案)の作成に向けては、平成25年1月4日(金)から2月4日(月)にかけて、パブリックコメント及び説明会から得た市民意見(議題(3)参照)とともに、バスルートやバス停の安全性に関する交通管理者との協議結果を踏まえ、第16回市民部会、第9回専門部会にて、再検討を行った。

なお、運行ルートの再検討にあたっては、効果的・効率的な運行を実現するため、ルート全体(パターンダイヤ)への影響も考慮し、運行距離が運行計画(案)と変わらないことを前提とした。その結果、最善と判断された運行サービスを、本格運行計画(案)として、次頁以降に示す。

＜交通管理者からの指摘＞

- 現在利用している東行きの山手公園前バス停については、交差点の直近になっており、安全上問題があるため、改善を必要とする。
- ルートの変更に伴って移設予定である北行きの小野原バス停については、乗降者の安全を確保するため、国道171号の北側に設置することが妥当である。
- 新設を予定している多世代地域交流センター前のバス停については、周辺施設の出入口付近になるため、施設の直近ではなく、50m西側付近に設置することが妥当である。
- 新設を予定している粟生間谷西付近のバス停については、西田公園の南側付近であれば設置可能であるが、駐車場の管理者である地元自治会の了解が必要である。
- その他、バス停新設や移設については、特に問題がないと考えられる。

＜分科会での主な再検討項目＞

- (1) 粟生間谷地域における運行ルートについて
- (2) 小野原東地域における運行ルートについて
- (3) 如意谷地域における運行ルートについて
- (4) その他(ダイヤ設定に関する留意事項など)

(1) 粟生間谷地域における運行ルートについて

運行距離が長く、利用者も少ないことから、効率化を求める意見もあったため、見直し基準に照らし合わせながら、粟生間谷西四丁目ならびに奥バス停を廃止することとし、市民意見の募集を行った。その結果、地域からの強い存続要望があったため、代替案として、パブリックコメントでも提案のあった、粟生団地バス停を経由せず、粟生外院交差点から北上し、粟生間谷西四丁目、奥バス停の利便性を維持するルートを検討した。

市民部会では、当該地域における運行のあり方については、ルート全体への影響を及ぼさない範囲で、地元意見を取り入れることが望ましいとの意見を得た。

一方、専門部会では、代替案について、粟生間谷西四丁目や奥バス停に比べて、著しく利用者の多い粟生団地バス停利用者に及ぼす影響が大きく、また、収支面でも課題が残ることから、当初の運行計画（素案）の運行ルートが最善と判断された。

また、地元から代替案は粟生団地バス停利用者に影響を及ぼすことから粟生団地を経由するルートに変更する意見や現行ルートの存続を求める意見があったが、どの意見もルート全体へ影響を及ぼすことから、市民部会が求めている当初の運行計画（素案）のルート全体への影響を及ぼさない範囲での運行ルートの変更は難しい。

運行計画(素案)



再検討結果(運行計画(案))

変更なし



(2) 小野原東地域における運行ルートについて

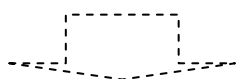
小野原東六丁目バス停と小野原東六丁目西バス停については、利用者が少ない状況であるため、運行取り止めを前提とした運行計画（素案）で市民意見の募集を行った。その結果、自治会を通じて、多くの存続要望があり、さらに地域の自治会が中心となって、利用者増加に向けた提案や運行効率化に向けた小野原東地域におけるバス停集約への協力があったため、再度検討を行った。

市民部会では、当該地域における運行のあり方については、ルート全体への影響を及ぼさない範囲で、地元意見を取り入れることが望ましいとの意見を得た。

一方、専門部会では、代替案について、利用者の利便性が維持でき、収支面でも運行計画（素案）よりも優れていると判断された。また、当該ルートの走行環境が優れ、運行計画（素案）よりも距離やバス停数が増えた場合でも、パターンダイヤが維持でき、ルート全体への影響も少ないと判断された。このため、専門部会では、バス停を集約した代替案への見直しが可能と判断し、運行計画（案）とすることとした。

また、地元では、運行ルートの見直しに向けて、地域ぐるみでバス利用を働きかけ、今後の利用者数の増加に期待ができ、さらに代替案ルートの確保に向けて、バス停位置の移動場所などの調整が行われた。

運行計画(素案)



再検討結果(運行計画(案))



(3) 如意谷地域における運行ルートについて

当該地域については、地域住民からの意見に加え、交通管理者（箕面警察）からも、安全上の問題が指摘されていることから、市民部会や専門部会で協議のうえ、運行計画（素案）とは逆方向の西行きルートとし、現行ルートの南側のバス停を使う案を運行計画（案）とすることとした。

運行計画(素案)



再検討結果(運行計画(案))



(4) その他（ダイヤ設定に関する留意事項など）

① 運行ダイヤについて

運行ダイヤについては、利用者の利便性を高めるため、主要ターミナルでの時間調整や乗継利便性に留意したダイヤ設定を検討する。

② 運賃制度

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。

さらに、1日に何回も乗り換えや途中下車が可能な一日乗車券を発行し、乗継割引を廃止する。

| 種別 | 支払額 | 備考 | |
|----------------|---|------|---|
| 一般 | 200円 | 現行通り | |
| 小児 | 100円 | | |
| 高齢者（70歳以上） | 100円 | | |
| 障害者（介護者も含む） | 100円 | | |
| はんきゆうランドバス65 | 1ヶ月： 5,500円 3ヶ月： 11,000円 6ヶ月： 21,000円 1年： 40,000円 | | |
| 阪急スクールバス | 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 | 一般 | | 1ヶ月： 8,400円 3ヶ月： 23,940円 6ヶ月： 45,360円 |
| | 小児・障害者 高齢者（70歳以上） | | 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 | 一般 | | 200円券11枚：2,000円 200円券28枚：5,000円 |
| | 小児・障害者 高齢者（70歳以上） | | 100円券11枚：1,000円 100円券28枚：2,500円 |
| 1日乗車券 | 一般 | 400円 | 新設 |
| | 小児・障害者 高齢者（70歳以上） | 200円 | |

箕面森町からの乗継制度について

| | 行き | | 帰り | | 合計金額 |
|------|-----------------|-------------------|-------------------|-----------------|--------|
| | 森町→白島 (阪急バス) | 白島→目的地 (ゆずるバス) | 目的地→白島 (ゆずるバス) | 白島→森町 (阪急バス) | |
| 運賃料金 | 400円 | 400円 (一日乗車券) | | 200円 (割引適用) | 1,000円 |

2. 本格運行計画（案）について

市民部会や専門部会での再検討をふまえた本格運行計画（案）を以下のとおりとする。また、運行ルート（案）については、次頁に示すとおりとする。

本格運行計画（素案）

赤字：運行計画（素案）から変更した場所

| | 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 | 26.6 km | 120分 | 月曜日 ～ 土曜日 (祝日除く) | 7時 ～ 18時 | 12便/日 |
| 赤ルート | 27.8 km | 120分 | | | |
| 黄ルート | 26.6 km 27.0 km | 120分 | | | |

【運行ルート】

● 平日（月曜～土曜）のバスルート（案）

